

التجارة البحرية في العالم الإسلامي خلال العصر العباسي

في الفترة (١٣٢-٦٥٦هـ/ ٧٥٠-١٢٥٨م)^(*)

د. محمد راشد مخلوف النقبلي

دكتوراه في التاريخ والحضارة الإسلامية،

كلية الآداب والعلوم الإنسانية الاجتماعية

جامعة الشارقة

الملخص

يتناول هذا البحث الدور المحوري الذي لعبته التجارة البحرية في العالم الإسلامي خلال العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/ ٧٥٠-١٢٥٨م)، حيث يسلط الضوء على شبكات التجارة البحرية التي ربطت الدولة العباسية بمناطق شاسعة، ودور الموانئ البحرية مثل البصرة وسيراف وعدن في تعزيز النشاط التجاري، كما يستعرض البحث الابتكارات التكنولوجية والتنظيمية التي ساهمت في تطور الملاحة البحرية، بما في ذلك تقنيات بناء السفن واستخدام أدوات الملاحة المتقدمة، وبحث في التحديات التي واجهتها التجارة البحرية مثل الاضطرابات السياسية والقرصنة، مع التركيز على السياسات العباسية التي ساهمت في تأمين طرق التجارة وضمان استمراريتها، فضلاً عن استعراض الأثر الثقافي والحضاري الذي أحدثته هذه التجارة في تعزيز التفاعل بين الحضارات.

الكلمات المفتاحية: التجارة البحرية، العصر العباسي، الموانئ البحرية، الابتكارات التكنولوجية، الملاحة البحرية، الدولة العباسية، التبادل الثقافي.

^(*)مجلة المؤرخ المصري، عدد يولييه ٢٠٢٥، العدد السابع والستون.

Maritime Trade in the Islamic World During the Abbasid Era

Abstract

This study explores the pivotal role of maritime trade in the Islamic world during the Abbasid era (132-656 AH/750-1258 AD), focusing on the extensive maritime trade networks that connected the Abbasid state to vast regions. It highlights the significance of key ports such as Basra, Siraf, and Aden in fostering commercial activity and examines the technological and regulatory innovations that advanced maritime navigation, including shipbuilding techniques and the use of sophisticated navigation tools. The study also addresses the challenges faced by maritime trade, such as political unrest and piracy, emphasizing the Abbasid policies that secured trade routes and ensured their continuity. Furthermore, it discusses the cultural and civilizational impact of this trade in fostering intercultural interaction.

Keywords: Maritime trade, Abbasid era, ports, technological innovations, maritime navigation, Abbasid state, cultural exchange.

مقدمة

مثلت التجارة البحرية في العالم الإسلامي خلال العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) أحد أعمدة الاقتصاد والتواصل الحضاري التي ساهمت في ازدهار الدولة العباسية بشكل غير مسبوق، حيث امتدت أنشطة التجارة عبر محيطات وبحار متعددة مثل المحيط الهندي والبحر الأحمر والخليج العربي وحتى البحر المتوسط، واستطاعت الدولة من خلال هذه التجارة البحرية أن توثق صلاتها بمناطق واسعة امتدت إلى شبه القارة الهندية، وشرق إفريقيا، وشرق آسيا، وأوروبا، وهو ما أضفى على هذا النشاط الاقتصادي طابعاً عالمياً يعكس التطور الاقتصادي والثقافي لتلك الفترة (١).

وقد ارتبط ازدهار التجارة البحرية في العصر العباسي بتطور الموانئ البحرية التي شكلت نقاط تجمع إستراتيجية للتجار والسفن، حيث برزت موانئ مثل البصرة وسيراف وعدن كمحاور رئيسية للتجارة البحرية، وقد لعبت هذه الموانئ دوراً رئيسياً في تعزيز الاقتصاد العباسي، وذلك من خلال استقبال البضائع القادمة من الشرق مثل الحرير والتوابل واللؤلؤ، وتصدير المنتجات المحلية كالمنسوجات والمصنوعات المعدنية، ما جعل الموانئ العباسية مراكز اقتصادية وثقافية مهمة تجذب التجار من جميع أنحاء العالم (٢).

علاوة على ذلك، كان للتقدم والتطورات العلمية التي شهدتها العصر العباسي تأثير كبير على الملاحة البحرية، فقد تميزت هذه الفترة باستخدام أدوات فلكية متطورة مثل الأسطرلاب والبوصلة، فضلاً عن تطور تقنيات بناء السفن التي صُممت لتكون أكثر قدرة على مواجهة التحديات البحرية ونقل البضائع الثقيلة لمسافات طويلة (٣)، ويعكس هذا التقدم العلمي الرؤية العباسية في تحقيق تفوق بحري يُمكنها من توسيع نفوذها التجاري، كما أن هذه الإنجازات البحرية أسهمت في تعزيز استقرار التجارة البحرية عبر تقليل مخاطر الإبحار وزيادة فعالية النقل البحري (٤).

وبالإضافة إلى الجوانب الاقتصادية، عكست التجارة البحرية العباسية تطوراً في الأنظمة القانونية والتنظيمية، حيث وضعت الدولة قوانين وتشريعات تضمن حقوق التجار وتحمي مصالحهم، وتناولت هذه التشريعات أموراً مثل تنظيم الموانئ، وتسوية المنازعات التجارية (٥)، وتحديد الضرائب والرسوم البحرية، ما ساهم في تعزيز الثقة بين التجار من مختلف الثقافات، وخلق بيئة اقتصادية مستقرة تجذب الاستثمارات الأجنبية وتدعم النشاط التجاري البحري، ومن هنا، أصبحت التجارة البحرية أحد العوامل التي ساعدت على تحقيق التماسك الاجتماعي والازدهار الاقتصادي في العالم الإسلامي (٦).

وما يُعزز أهمية دراسة هذا الموضوع، هو تزامن نشاط التجارة البحرية

العباسية مع فترات من التوسع الجغرافي والاقتصادي للدولة، حيث استثمر الخلفاء العباسيون في تطوير البنية التحتية للموانئ وإصلاح الطرق البحرية (٧)، كما حرصوا على تأمين طرق التجارة ضد التهديدات المحتملة مثل القراصنة والصراعات السياسية، وهو ما ظهر جلياً خلال القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي عندما بلغت التجارة البحرية العباسية أوج ازدهارها، وامتدت آثارها إلى أنحاء واسعة من العالم، لتصبح عاملاً رئيسياً في الحفاظ على استقرار الدولة (٨).

من جهة أخرى، ساهمت التجارة البحرية في العصر العباسي في تعزيز التبادل الثقافي والحضاري، حيث انتقلت الأفكار واللغات والابتكارات بين الشعوب عبر المسارات البحرية (٩)، وأدى ذلك إلى خلق بيئة ثقافية متعددة تعكس تنوع العالم الإسلامي وتفاعله مع الحضارات الأخرى، وقد أسهمت هذه التبادلات في إثراء العلوم والفنون الإسلامية من خلال تبني الأفكار القادمة من مناطق بعيدة مثل الصين والهند، مما يعكس الطبيعة الديناميكية لهذا العصر (١٠).

وبالرغم من كل ذلك، لم تكن التجارة البحرية العباسية بمنأى عن التحديات، فقد واجهت الدولة العديد من العقبات مثل التغيرات المناخية التي أثرت على الملاحة، والاضطرابات السياسية التي عطلت بعض الموانئ المهمة (١١)، إلا أن الدولة العباسية استطاعت التعامل مع هذه التحديات بفعالية من خلال اعتماد سياسات مرنة وبرامج إصلاحية استهدفت حماية مصالح التجار وتأمين طرق الملاحة، كما حرصت على استثمار الموارد الاقتصادية والبشرية لتحقيق توازن مستدام بين التحديات الداخلية والخارجية (١٢).

وفي هذا السياق، يمكن اعتبار التجارة البحرية في العصر العباسي نموذجاً متميزاً للتفاعل بين التطور الاقتصادي والسياسي والثقافي (١٣)، حيث شكلت هذه التجارة عنصراً حيوياً في تعزيز مكانة الدولة العباسية كقوة عالمية مؤثرة،

وأصبحت شاهدة على الإبداع والتفوق الحضاري الذي ميز تلك الحقبة، وهو ما يجعل دراسة هذا الموضوع أمراً أساسياً لفهم الدور الذي لعبته التجارة البحرية في تشكيل ملامح التاريخ الإسلامي خلال العصر العباسي (١٤).

أولاً: مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة هذا البحث في غياب الدراسات المتعمقة التي تسلط الضوء على الدور المحوري الذي لعبته التجارة البحرية في ازدهار الاقتصاد العباسي وتطور العلاقات الدولية خلال تلك الحقبة، حيث إن الكثير من الأعمال التاريخية ركزت على الجوانب السياسية والثقافية للدولة العباسية دون التطرق بشكل مفصل إلى أهمية النشاط البحري كعامل اقتصادي واجتماعي محوري، ويبرز هذا البحث أهمية التجارة البحرية كوسيلة للتواصل بين العالم الإسلامي والحضارات الأخرى، مما يجعل دراسة هذا الموضوع ضرورة لفهم أبعاد تلك المرحلة التاريخية (١٥).

علاوة على ذلك، يواجه الباحثون تحدياً في تحديد العوامل التي ساعدت الدولة العباسية على تطوير نظمها البحرية، حيث تشمل هذه العوامل الابتكارات التكنولوجية، والموقع الجغرافي، والسياسات الاقتصادية التي انتهجتها الدولة لتأمين طرق التجارة وضمان تدفق السلع، كما يتطلب فهم هذه العوامل تحليلاً معمقاً للوثائق التاريخية والمصادر المتنوعة، وهو ما يهدف هذا البحث إلى تقديمه من خلال استقصاء شامل ومفصل يبرز العلاقة بين التجارة البحرية وتطور الدولة العباسية (١٦).

كما أن التحديات التي واجهتها الدولة العباسية في تأمين طرق التجارة البحرية، والتعامل مع القراصنة والتقلبات السياسية والاقتصادية، تُعد من القضايا التي لم تحظَ بالدراسة الكافية، وهذا يشكل فجوة معرفية تتطلب التعمق لفهم تأثير هذه التحديات على استمرارية التجارة البحرية وتطورها، ويهدف هذا البحث إلى سد هذه الفجوة من خلال تقديم رؤية تحليلية شاملة تسلط الضوء

على كيفية إدارة الدولة العباسية لهذه التحديات، واستعراض الدروس التي يمكن استخلاصها من هذه التجربة التاريخية (١٧).

ثانياً: تساؤلات البحث:

- ١- كيف ساهمت التجارة البحرية في دعم الاقتصاد العباسي وتعزيز العلاقات الدولية خلال العصر العباسي؟
- ٢- ما المراكز البحرية الرئيسية التي برزت في العالم الإسلامي خلال العصر العباسي؟ وما دورها في حركة التجارة؟
- ٣- ما الأدوات والتقنيات التي استخدمها العباسيون في الملاحة البحرية؟ وكيف أثرت على تطور التجارة البحرية؟
- ٤- كيف أثرت التجارة البحرية العباسية على التبادل الثقافي والتجاري مع المناطق المجاورة؟
- ٥- ما أبرز التحديات التي واجهت التجارة البحرية العباسية؟ وما السياسات التي اتبعتها الدولة للتغلب عليها؟

ثالثاً: أهمية البحث:

تكتسب دراسة التجارة البحرية في العالم الإسلامي خلال العصر العباسي أهمية بالغة، حيث تمثل هذه الفترة مرحلة ازدهار حضاري واقتصادي شكلت التجارة البحرية جزءاً أساسياً منه، إذ ارتبطت الحركة التجارية بازدهار الدولة العباسية وتطورها العلمي والثقافي، ما يجعل هذا الموضوع محورياً لفهم الديناميكيات الاقتصادية والاجتماعية التي ساهمت في تشكيل ملامح العالم الإسلامي آنذاك، وتعكس هذه الدراسة كيف كانت التجارة البحرية وسيلة للتواصل بين الحضارات المختلفة، وأداة لنقل المعرفة والسلع والابتكارات بين العالم الإسلامي والمناطق المحيطة، مما يعزز من فهم الأبعاد الاقتصادية

والثقافية للتفاعل الإنساني في تلك الحقبة.

إضافة إلى ذلك، تسلط هذه الدراسة الضوء على الابتكارات التقنية والتنظيمية التي شهدتها العصر العباسي، ودورها في تطوير الملاحة البحرية وتعزيز التجارة، ما يجعلها مرجعاً مهماً لاستيعاب أسس النهضة البحرية الإسلامية وتأثيراتها على العالم، كما أن البحث يتناول التحديات التي واجهت التجارة البحرية، مثل القراصنة والاضطرابات السياسية، وكيف تعاملت الدولة العباسية مع تلك التحديات لتأمين طرق التجارة وضمان استمراريتها، مما يساهم في فهم الآليات التي أدارت بها الدولة العباسية اقتصادها البحري بفعالية، ويعزز أهمية هذه الدراسة كمرجع لفهم تاريخ التجارة البحرية في الإسلام وتأثيرها على تطور الحضارات الإنسانية.

رابعاً: أهداف البحث:

١. بيان الدور المحوري الذي لعبته التجارة البحرية في تعزيز الاقتصاد العباسي.
٢. دراسة المراكز البحرية الرئيسية وأهميتها الجغرافية في الدولة العباسية.
٣. تحليل الأنظمة والقوانين التي ساهمت في تنظيم التجارة البحرية خلال العصر العباسي.
٤. تسليط الضوء على أهم الطرق البحرية المستخدمة والسلع المتداولة في التجارة البحرية العباسية.
٥. استكشاف العلاقات التجارية بين العالم الإسلامي والمناطق المجاورة وتأثيراتها الثقافية.
٦. التعرف على الأدوات والآلات المستخدمة في الملاحة البحرية خلال العصر العباسي.

٧. تقييم تأثير الابتكارات العلمية العباسية في الملاحة البحرية على الحضارات الأخرى.
٨. إبراز التحديات التي واجهتها التجارة البحرية وكيف تعاملت الدولة العباسية معها.
٩. تقديم فهم شامل للتأثير المتبادل بين التجارة البحرية والتطور الحضاري في العصر العباسي.
١٠. تعزيز الوعي بأهمية التقدم البحري العباسي في سياق التاريخ الإسلامي العام.

خامساً: منهج البحث:

يعتمد هذا البحث على منهج تاريخي تحليلي لدراسة التجارة البحرية في العالم الإسلامي خلال العصر العباسي، حيث يقوم على تتبع تطور النشاط البحري وتحليل العوامل السياسية والاقتصادية والجغرافية التي أثرت في ازدهاره، كما يستند إلى قراءة المصادر التاريخية الأصلية وتحليل النصوص المعاصرة لتلك الحقبة، مع مقارنة بين الآراء المختلفة لتفسير مظاهر القوة والضعف في حركة التجارة البحرية، ويهدف هذا المنهج إلى إعادة بناء صورة دقيقة للتجارة البحرية آنذاك، وفهم دورها الحيوي في دعم الاقتصاد العباسي وتعزيز الاتصال بين أطراف العالم الإسلامي.

سادساً: خطة البحث:

- المبحث الأول: تطور التجارة البحرية في العصر العباسي.
- المبحث الثاني: طرق التجارة البحرية والبضائع المتداولة.
- المبحث الثالث: أدوات الملاحة والآلات البحرية في العصر العباسي.

المبحث الأول

تطور التجارة البحرية في العصر العباسي

شهدت التجارة البحرية في العالم الإسلامي خلال العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) ازدهارًا كبيرًا، مستفيدة من الموقع الجغرافي الإستراتيجي للدولة العباسية الذي جعلها مركزًا لطرق التجارة العالمية (١٨)، وقد أدى هذا الموقع المميز إلى تعزيز الروابط التجارية بين مناطق شاسعة تمتد من شرق آسيا إلى أوروبا، مما ساهم في تنشيط حركة السلع والبضائع عبر الموانئ العباسية الكبرى مثل البصرة وسيراف وعدن، ولم يقتصر دور التجارة البحرية على الجانب الاقتصادي فقط (١٩)، بل كان لها تأثيرات حضارية عميقة من خلال نقل الثقافات والمعارف بين الشعوب، ما جعل هذه الفترة علامة فارقة في تاريخ النشاط التجاري البحري (٢٠).

وقد تميزت هذه المرحلة بالابتكار والتطوير في جميع جوانب التجارة البحرية، سواء من حيث الأدوات والتقنيات المستخدمة أو من خلال التنظيم القانوني والإداري الذي وضعته الدولة العباسية لتأمين طرق التجارة وحماية مصالح التجار (٢١)، كما أن اهتمام الخلفاء العباسيين بتطوير الموانئ البحرية ودعمهم للعلماء والملاحين ساعد على تحسين طرق الملاحة وتوسيع نطاق الرحلات البحرية، وهو ما عزز مكانة الدولة العباسية كقوة اقتصادية وثقافية مؤثرة على مستوى العالم (٢٢)، وقد أدى ذلك إلى تحويل البحار والمحيطات إلى شرايين حيوية لنقل السلع والأفكار، مما أتاح فرصًا غير مسبوقة للتواصل الحضاري والازدهار التجاري (٢٣).

وانطلاقًا من هذه الحقائق، يمكن تسليط الضوء على العوامل التي أسهمت في تطور التجارة البحرية خلال العصر العباسي، وما ترتب على ذلك من تأثيرات اقتصادية وثقافية، وذلك على النحو التالي:

أولاً: الخلفية التاريخية للتجارة البحرية قبل العصر العباسي:

بدأت التجارة البحرية تأخذ مكانة مميزة في العالم الإسلامي منذ فجر الإسلام، حيث لعب موقع شبه الجزيرة العربية دوراً محورياً في السيطرة على الطرق البحرية بين الشرق والغرب (٢٤)، وقد ازدهرت التجارة البحرية بشكل ملحوظ خلال فترة الخلافة الراشدة (١١-٤٠هـ/٦٣٢-٦٦١م) نتيجة لتوسعات الدولة الإسلامية التي ضمنت السيطرة على موانئ مهمة مثل جدة الواقعة على البحر الأحمر (ياقوت الحموي، دون تاريخ)، كما شكلت التجارة البحرية وسيلة لنقل السلع الحيوية مثل التوابل والبخور والأقمشة، إلى جانب نشر الدعوة الإسلامية بين الشعوب الساحلية التي كانت تتعامل مع التجار المسلمين (٢٥).

مع انتقال الخلافة إلى بني أمية (٤١-١٣٢هـ/٦٦١-٧٥٠م)، ازدادت أهمية التجارة البحرية نظراً للتوسع الجغرافي الكبير للدولة الإسلامية (٢٦)، حيث سيطر الأمويون على شواطئ البحر المتوسط والمحيط الهندي، وتمكنوا من تعزيز العلاقات التجارية مع الهند والصين وشرق إفريقيا، وبعد عام ٩٢هـ/٧١١م مثلاً بارزاً (٢٧)، إذ وصلت السفن الإسلامية إلى السند، ما أدى إلى تعزيز الحركة التجارية عبر المحيط الهندي (٢٨)، كما أولى الخلفاء الأمويون اهتماماً خاصاً بالموانئ مثل ميناء البصرة الذي أصبح مركزاً تجارياً مهماً وممرًا لنقل البضائع والسلع الثمينة مثل الحرير والعاج (٢٩).

من ناحية أخرى، استفادت التجارة البحرية الإسلامية في فترة ما قبل العصر العباسي من شبكة الطرق البحرية القديمة التي طورها الفرس والرومان، حيث استخدم المسلمون الطرق التي كانت تصل بين البحر الأحمر والهند عبر مضيق باب المندب (٣٠)، وتلك التي تربط بين الخليج العربي وشرق إفريقيا، وشهد القرن الأول الهجري/السابع الميلادي تطوراً ملحوظاً في هذه الشبكات البحرية، ما عزز من قدرات المسلمين على نقل السلع مثل التوابل والأحجار الكريمة من الهند وجنوب شرق آسيا إلى مناطق العالم الإسلامي المختلفة، ما

جعل التجارة البحرية عنصراً أساسياً في الاقتصاد الإسلامي (٣١).

في ذات السياق، ساهمت علاقات المسلمين مع الصين في تعزيز التجارة البحرية، حيث وصل أول وفد إسلامي إلى الصين في عهد الخليفة عثمان بن عفان رضي الله عنه حوالي عام ٣١هـ/٦٥١م (٣٢)، وتمكنت السفن الإسلامية من الوصول إلى موانئ مثل كانتون (غوانزو)، مما أدى إلى تعزيز تبادل السلع مثل الورق والخزف (٣٣)، كما استفاد التجار المسلمون من آلات صناعة السفن الصينية، ما ساعد على تحسين السفن الإسلامية وزيادة قدرتها على تحمل الرحلات الطويلة، ما أضاف بُعداً جديداً للحركة البحرية الإسلامية (٣٤).

أضف إلى ذلك، أن المسلمين كانوا أيضاً على اتصال مع الحضارات الإفريقية الساحلية، حيث استفادوا من موانئ شرق إفريقيا مثل زنجبار ومقديشو (٣٥)، وكان القرن الأول الهجري/السابع الميلادي بداية لظهور هذه العلاقات التجارية القوية (٣٦)، إذ نقلت السفن الإسلامية العاج والذهب من إفريقيا مقابل المنتجات الإسلامية مثل المنسوجات والمصنوعات المعدنية، ما عزز الروابط بين العالم الإسلامي وهذه المناطق، كما ساهمت هذه التجارة في نشر الإسلام والثقافة الإسلامية على طول السواحل الإفريقية (٣٧).

ونحن نستنتج أن الخلفية التاريخية للتجارة البحرية قبل العصر العباسي وضعت الأساس لتطور هذا النشاط الحيوي في العصر العباسي، حيث استفاد العباسيون من الإنجازات التي تحققت في الفترات السابقة، واستثمروا في تطوير الموانئ والتقنيات البحرية، ما ساهم في تعزيز مكانة الدولة الإسلامية كقوة اقتصادية وثقافية مؤثرة على المستوى العالمي.

ثانياً: دور الخلفاء العباسيين في تشجيع التجارة البحرية:

كان الخلفاء العباسيون (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) على وعي كبير بأهمية التجارة البحرية في تعزيز الاقتصاد والدولة، لذا تبنوا سياسات إستراتيجية

لتطوير هذا القطاع الحيوي، وبرز ذلك بوضوح في عهد الخليفة المنصور (١٣٦-١٥٨هـ/٧٥٤-٧٧٥م) (٣٨)، الذي أسس مدينة بغداد لتكون عاصمة الخلافة ومركزاً تجارياً محورياً، حيث عمل على تحسين طرق النقل البحري وربطها بنهر دجلة، ما سهّل وصول السفن التجارية من الخليج العربي إلى بغداد (٣٩)، وأسهم في جعل المدينة مركزاً تجارياً دولياً، كما أصدر الخليفة توجيهاته لتوسيع الموانئ مثل البصرة وسيراف لتلبية احتياجات النشاط التجاري المتزايد (٤٠).

خلال حكم الخليفة هارون الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ/٧٨٦-٨٠٩م)، بلغت التجارة البحرية ذروتها، حيث أمر الخليفة بإنشاء أسطول بحري قوي يهدف إلى حماية طرق التجارة البحرية من التهديدات مثل القرصنة، كما أنشأ مراكز مراقبة بحرية لضمان سلامة السفن التجارية (٤١)، وبرز هذا الاهتمام بوضوح في تعزيز العلاقات التجارية مع الصين والهند، حيث استقبلت موانئ مثل سيراف السفن المحملة بالحري والتوابل (٤٢)، وقد ساعدت هذه السياسات على تعزيز نفوذ الدولة العباسية اقتصادياً وسياسياً على الصعيد العالمي، مما جعلها شريكاً تجارياً رئيسياً في تلك الحقبة (٤٣).

لم يكن اهتمام العباسيين مقتصرًا على حماية التجارة، بل عملوا على تطوير نظم الإدارة البحرية، حيث شهد عهد الخليفة المعتصم بالله (٢١٨-٢٢٧هـ/٨٣٣-٨٤٢م) طفرة نوعية في الإدارة البحرية، إذ أنشأ إدارات متخصصة لتنظيم حركة التجارة البحرية وتحصيل الضرائب بطريقة عادلة (٤٤)، وشجع على استخدام الأسطراب والأدوات الملاحية الأخرى لتحسين الملاحة البحرية (٤٥)، كما تم توجيه التجار المسلمين لتوسيع نطاق أنشطتهم التجارية ليشمل مناطق جديدة مثل شرق إفريقيا، حيث وصلت البضائع العباسية إلى زنجبار ومقديشو، مما أدى إلى تنشيط حركة التبادل التجاري والثقافي بين هذه المناطق (٤٦).

كان الخليفة المأمون (١٩٨-٢١٨هـ/٨١٣-٨٣٣م) أيضاً من أبرز الداعمين للتجارة البحرية، حيث أولى اهتماماً خاصاً بالعلم والآلات البحرية، ودعم العلماء لتطوير خرائط ملاحية دقيقة ساهمت في تسهيل الملاحة البحرية (٤٧)، كما تم خلال عهده تحسين بناء السفن لتصبح أكثر قدرة على تحمل الرحلات الطويلة في المحيط الهندي، وتشير السجلات التاريخية إلى أن المأمون أرسل بعثات بحرية استكشافية لتعزيز التجارة مع جنوب شرق آسيا (٤٨)، وقد ساعدت هذه المبادرات على ترسيخ مكانة الدولة العباسية كمركز للتجارة البحرية العالمية (٤٩).

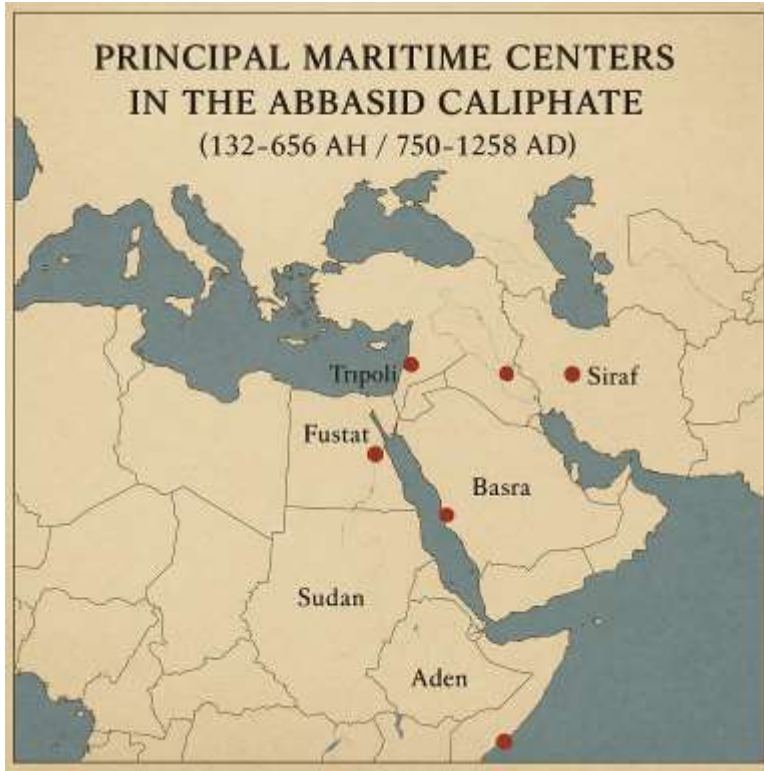
إلى جانب ذلك، حرص الخلفاء العباسيون على دعم الموانئ البحرية وتحسين بنيتها التحتية، مثل توسيع ميناء البصرة ليصبح أحد أهم المراكز التجارية في العالم الإسلامي، وشهد القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي ازدهاراً كبيراً للموانئ العباسية التي أصبحت مراكز لتخزين وتوزيع السلع القادمة من الشرق والغرب (٥٠)، كما أن سياسات الخلفاء العباسيين تجاه التجار الأجانب كانت عاملاً مهماً في جذبهم للتعامل مع الدولة العباسية، حيث منحوا تسهيلات ضريبية وضمانات أمنية ساهمت في تعزيز الثقة بالنظام التجاري العباسي (٥١).

ونحن نستنتج أن الخلفاء العباسيين لعبوا دوراً حاسماً في تطوير التجارة البحرية من خلال تبني سياسات شاملة شملت حماية طرق الملاحة، وتحسين البنية التحتية للموانئ، ودعم الابتكارات العلمية والتكنولوجية، كما ساهمت هذه الجهود في تعزيز مكانة الدولة العباسية كقوة اقتصادية عالمية، وأثبتت أن رؤية القيادة الحكيمة قادرة على تحويل التحديات إلى فرص ازدهار مستدام.

ثالثاً: المراكز البحرية الرئيسية في الدولة العباسية:

كانت المراكز البحرية في الدولة العباسية (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) أحد أبرز العوامل التي ساهمت في ازدهار التجارة البحرية (٥٢)، حيث عملت

هذه الموانئ كبوابات رئيسية للتجارة بين الشرق والغرب، ومن أهمها ميناء البصرة الذي تأسس في عهد الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنه (١٤هـ/٦٣٥م) واستمر في لعب دور مركزي خلال العصر العباسي (٥٣)، إذ كان نقطة تجمع للتجار القادمين من الهند والصين وشرق إفريقيا، وتميز البصرة ببنيتها التحتية المتطورة آنذاك، حيث تم تجهيزها بمستودعات لتخزين البضائع ومرافق لدعم السفن البحرية، وكانت المدينة مركزاً رئيسياً لتصدير السلع الإسلامية مثل المنسوجات والمصنوعات المعدنية، واستيراد السلع الثمينة مثل التوابل والعاج (٥٤).



إلى جانب البصرة، برز ميناء سيراف الذي كان يقع على ساحل الخليج العربي واشتهر بنشاطه التجاري خلال القرنين الثالث والرابع الهجريين/التاسع

والعاشر الميلاديين، حيث تميز الميناء بتخصصه في استقبال السفن القادمة من الصين والهند، وكان مركزاً لتجارة الحرير واللؤلؤ والتوابل (٥٥)، وتشير المصادر التاريخية إلى أن الخليفة المعتضد بالله (٢٧٩-٢٨٩هـ/٨٩٢-٩٠٢م) أولى اهتماماً خاصاً بتطوير سيراف ليكون محطة تجارية عالمية (٥٦)، ما جعل الميناء شاهداً على الحراك التجاري الذي ربط العالم الإسلامي بالشرق الأقصى، وقد أسهم هذا النشاط التجاري في تعزيز مكانة سيراف كأحد أهم الموانئ في تلك الفترة (٥٧).

كما كان ميناء عدن من المراكز البحرية البارزة في الجنوب، حيث شكل حلقة وصل بين المحيط الهندي والبحر الأحمر، وقد ازدهر عدن في عهد الخليفة المأمون (١٩٨-٢١٨هـ/٨١٣-٨٣٣م) (٥٨)، حيث استقبل السفن المحملة بالسلع من إفريقيا والهند والصين (٥٩)، وكان العدنيون يلعبون دوراً مهماً في تجارة الذهب والعاج والبهارات، وكان موقع عدن الإستراتيجي يسمح له بالسيطرة على حركة التجارة البحرية التي تمر عبر مضيق باب المندب، ما أكسبه أهمية كبرى في تعزيز الاقتصاد العباسي وتأمين تدفق البضائع إلى شبه الجزيرة العربية والمناطق الداخلية (٦٠).

إضافة إلى ذلك، كان ميناء عُمان محطة بحرية رئيسية خلال العصر العباسي، حيث استفادت الدولة من خبرات البحارة العمانيين في الملاحة البحرية (٦١)، وكان الميناء مركزاً لتجارة التوابل والبخور القادمة من الهند وإفريقيا، كما لعب دوراً رئيسياً في تصدير المنتجات العمانية مثل النحاس والتمور إلى بقية مناطق العالم الإسلامي (٦٢)، وتشير السجلات التاريخية إلى أن الحكام العباسيين قدموا الدعم لتطوير ميناء عُمان، ما ساهم في تعزيز دور الميناء في التجارة البحرية الدولية خلال القرنين الثاني والثالث الهجريين/الثامن والتاسع الميلاديين (٦٣).

كما برزت موانئ البحر الأحمر، مثل ميناء جدة، الذي لعب دوراً حيوياً في

تسهيل التجارة بين مكة المكرمة ومناطق العالم الإسلامي، وقد كان لجدّة أهمية خاصة خلال فترة الحج (٦٤)، حيث كان الميناء يستقبل السفن التي تحمل الحجاج والبضائع في الوقت ذاته (٦٥)، مما أتاح للحركة التجارية أن تزدهر بجانب النشاط الديني، وقد شهد الميناء ازدهاراً كبيراً في عهد الخليفة هارون الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ/٧٨٦-٨٠٩م)، حيث تم توسيع مرافق الميناء لاستيعاب التدفق المتزايد للسفن القادمة من المحيط الهندي (٦٦).

ونحن نستنتج أن المراكز البحرية في الدولة العباسية مثل البصرة وسيراف وعدن وعمّان و جدة، كانت تمثل شرايين حيوية لنقل السلع والثقافات بين مناطق العالم الإسلامي والمناطق المجاورة، حيث عكست هذه الموانئ القدرة التنظيمية والاقتصادية للدولة العباسية، وأسهمت بشكل كبير في تحقيق التكامل بين النشاط الاقتصادي والحضاري، ما جعلها نقاطاً إستراتيجية في تاريخ التجارة البحرية الإسلامية.

رابعاً: الأنظمة والقوانين المنظمة للتجارة البحرية:

شهد العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) تطوراً ملحوظاً في الأنظمة والقوانين التي نظمت التجارة البحرية، حيث أدرك الخلفاء العباسيون أهمية وضع أطر قانونية لضمان استقرار النشاط البحري والتجاري (٦٧)، وقد استندت هذه الأنظمة إلى مبادئ الشريعة الإسلامية التي أكدت على حقوق التجار وضمان العدل في المعاملات (٦٨)، كما وضعت الدولة العباسية قوانين لتنظيم العقود البحرية، مثل عقود الإجارة والنقل، التي تضمنت حقوق ملاك السفن والتجار على حد سواء، وقد ساهمت هذه القوانين في تقليل النزاعات التجارية وتوفير بيئة آمنة للتجارة (٦٩).

كان من أبرز القوانين التي صدرت في العصر العباسي قانون الضرائب البحرية، حيث تم تنظيم الجمارك والرسوم المفروضة على السفن والبضائع،

وتشير المصادر التاريخية إلى أن هذا النظام كان يُطبق بشكل متوازن لضمان عدم إقبال كاهل التجار (٧٠)، وقد شهد عهد الخليفة المهدي (١٥٨- ١٦٩هـ/ ٧٧٥-٧٨٥م) تطوراً في نظام الجمارك، حيث تم إنشاء نقاط جمركية في الموانئ الكبرى مثل البصرة وسيراف وعدن، وقد ساعدت هذه الإجراءات في تحقيق إيرادات كبيرة للدولة دون التأثير السلبي على حركة التجارة (٧١).

كما أولت الدولة العباسية اهتماماً خاصاً بحماية السفن والبضائع من المخاطر البحرية، فتم وضع أنظمة تأمين تعاونية تُعرف باسم "العوارية العامة" (٧٢)، وهي نظام تعويضي يتم بموجبه توزيع الخسائر الناتجة عن غرق السفن أو فقدان البضائع بين جميع الأطراف المشاركة في الرحلة البحرية (٧٣)، وقد تم توثيق هذا النظام في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي كواحد من أهم الابتكارات القانونية التي ساهمت في تعزيز الثقة بين التجار، مما ساعد على توسيع النشاط التجاري في البحار المفتوحة (٧٤).

إضافة إلى ذلك، كانت هناك قوانين تنظم حركة الملاحة في الموانئ، حيث أصدرت الدولة العباسية تعليمات واضحة لتنظيم مواعيد إقلاع السفن وترتيبها في الموانئ (٧٥)، وتشير المصادر إلى أن عهد الخليفة المعتضد بالله (٢٧٩- ٢٨٩هـ/ ٨٩٢-٩٠٢م) شهد توجيهاً لتطوير إدارة الموانئ (٧٦)، بما في ذلك تحسين مرافق الإرساء وتوفير خدمات الصيانة للسفن، كما تم وضع قوانين لتحديد حصص السلع التي يمكن استيرادها أو تصديرها، مما ساهم في تنظيم السوق وحماية الاقتصاد المحلي من الإغراق أو النقص (٧٧).

وفيما يتعلق بتسوية النزاعات البحرية، أنشأت الدولة العباسية محاكم خاصة للنظر في القضايا البحرية والتجارية، حيث كان القضاة المتخصصون في الفقه والقانون الإسلامي مسؤولين عن حل النزاعات بين التجار (٧٨)، وتشير السجلات التاريخية إلى أن إحدى هذه المحاكم في البصرة نظرت عام ٢٢٥هـ/ ٨٤٠م في قضية تتعلق بفقدان شحنة توابل كانت في طريقها إلى الهند،

وقد تمت تسوية النزاع بناءً على العقود الموثقة، ما يدل على التزام الدولة بتطبيق العدالة في هذا المجال (٧٩).

ونحن نستنتج أن الأنظمة والقوانين التي وضعتها الدولة العباسية لتنظيم التجارة البحرية كانت ركيزة أساسية لنجاح هذا القطاع الحيوي، حيث أسهمت في تحقيق الاستقرار الاقتصادي وزيادة الثقة بين التجار، وقد عززت هذه الأنظمة قدرة الدولة العباسية على السيطرة على التجارة البحرية الدولية وتحقيق ازدهار اقتصادي مستدام يعكس التنظيم القانوني الرائد الذي تميزت به تلك الحقبة.

خامساً: تأثير التجارة البحرية على الاقتصاد العباسي:

ساهمت التجارة البحرية خلال العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) بشكل كبير في تعزيز الاقتصاد العباسي وجعله أحد أقوى اقتصادات العالم في ذلك الوقت، فقد أصبحت الدولة العباسية مركزاً للتجارة الدولية بفضل موقعها الجغرافي الممتد بين المحيط الهندي والبحر المتوسط، مما أتاح لها السيطرة على طرق التجارة البحرية الرئيسية، وشكلت إيرادات الرسوم الجمركية والضرائب على البضائع العابرة مصدراً هاماً للدخل، كما تشير المصادر إلى أن ميناء البصرة وحده كان يُدر أرباحاً ضخمة للدولة، لا سيما خلال القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي، حين بلغت الحركة التجارية ذروتها مع وصول السفن من الهند والصين وشرق إفريقيا (٨٠).

كانت التجارة البحرية عاملاً رئيسياً في تعزيز الإنتاج الصناعي والزراعي داخل الدولة العباسية، حيث أدى الطلب المتزايد على السلع المصدرة إلى تنشيط الصناعات المحلية مثل صناعة المنسوجات والزجاج والورق، فضلاً عن ازدهار الزراعة لتلبية احتياجات الأسواق الخارجية، وقد تم توثيق ذلك في عهد الخليفة هارون الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ/٧٨٦-٨٠٩م)، عندما ازدهرت صناعة

الأقمشة الحريرية المصدرة من بغداد إلى أوروبا عبر الموانئ العباسية، كما ساهمت التجارة البحرية في نقل المنتجات الزراعية مثل التمور من البصرة والنحاس من عمان، ما ساعد على توفير السلع في الأسواق العالمية وتحقيق مكاسب اقتصادية مستدامة (٨١).

كما لعبت التجارة البحرية دوراً محورياً في إدخال العملات الأجنبية إلى الدولة العباسية، حيث كانت السفن القادمة من الصين والهند تحمل بضائع ثمينة مثل الحرير والتوابل، مقابل العملات الفضية والذهبية التي كان التجار يدفعونها كوسيلة للتبادل، وتشير الوثائق التاريخية إلى أن هذه العملات الأجنبية ساعدت في تعزيز الاستقرار المالي للدولة، مما أتاح للحكومة العباسية توسيع نفقاتها على المشروعات العامة مثل بناء المساجد والمدارس والمستشفيات، وقد برز ذلك بشكل واضح في عهد الخليفة المأمون (١٩٨-٢١٨هـ/٨١٣-٨٣٣م) الذي استخدم العائدات التجارية لتمويل بيت الحكمة وتطوير البنية التحتية للدولة (٨٢).

إضافة إلى ذلك، ساهمت التجارة البحرية في تعزيز مكانة الدولة العباسية كقوة اقتصادية عالمية، حيث أصبحت بغداد مركزاً لتجارة السلع الفاخرة مثل العطور والمجوهرات، مما جذب التجار من مختلف أنحاء العالم، ويُذكر أن العلاقات التجارية بين الدولة العباسية والصين ازدهرت في القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي، حيث كانت السفن الصينية تصل بانتظام إلى ميناء سيراف حاملة معها الخزف والورق، ما أدى إلى تبادل اقتصادي متين بين الحضارتين، وأسهم هذا التفاعل التجاري في تعميق الروابط الدبلوماسية والثقافية التي انعكست على ازدهار الاقتصاد العباسي بشكل غير مسبوق (٨٣).

كان للأنظمة والقوانين العباسية المنظمة للتجارة البحرية دور أساسي في تحقيق الاستقرار الاقتصادي، حيث تم توثيق سجلات دقيقة للبضائع القادمة والمصدرة في الموانئ العباسية مثل ميناء عدن، الذي شهد نشاطاً تجارياً مكثفاً

في القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي (Serjeant, 1963)، كما أن النظام الضريبي المرن الذي اعتمدته العباسيون ساعد على زيادة الثقة بين التجار المحليين والأجانب، مما أدى إلى جذب المزيد من الاستثمارات التجارية، وقد ساهم هذا التنظيم القانوني في تحويل التجارة البحرية إلى عامل إستراتيجي لدعم الاقتصاد العباسي وتعزيز قوته على المدى الطويل (٨٤).

ونحن نستنتج أن التجارة البحرية كانت الركيزة الأساسية التي بُني عليها الاقتصاد العباسي، حيث وفرت للدولة إيرادات ضخمة وساعدت في تطوير الصناعات والزراعة، بالإضافة إلى دورها في إدخال العملات الأجنبية وتعزيز الاستقرار المالي، كما أن العلاقات التجارية التي نشأت بفضل التجارة البحرية أسهمت في تحويل الدولة العباسية إلى مركز تجاري عالمي، مما يؤكد أن النجاح الاقتصادي للدولة العباسية كان وثيق الصلة بقدرتها على استغلال التجارة البحرية كأداة لتحقيق الازدهار والتنمية المستدامة.

المبحث الثاني

طرق التجارة البحرية والبضائع المتداولة

كانت طرق التجارة البحرية خلال العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) من العوامل الحاسمة التي ساهمت في ازدهار النشاط التجاري في العالم الإسلامي، حيث ارتبطت هذه الطرق بشبكات بحرية ممتدة تربط بين الموانئ العباسية الكبرى مثل البصرة وسيراف وعدن، والموانئ الواقعة في الهند والصين وشرق إفريقيا وأوروبا (٨٥)، وتميزت هذه الطرق بالتنوع الجغرافي الذي أتاح حركة مستمرة للبضائع والثقافات، مما ساهم في تعزيز التبادل التجاري والحضاري بين مختلف المناطق، ولم تكن هذه الطرق مجرد مسارات ملاحية، بل كانت بمثابة جسور حضارية تربط بين الشعوب والحضارات، ما أضفى عليها أهمية تاريخية جعلتها محط اهتمام الدولة العباسية، حيث استثمرت

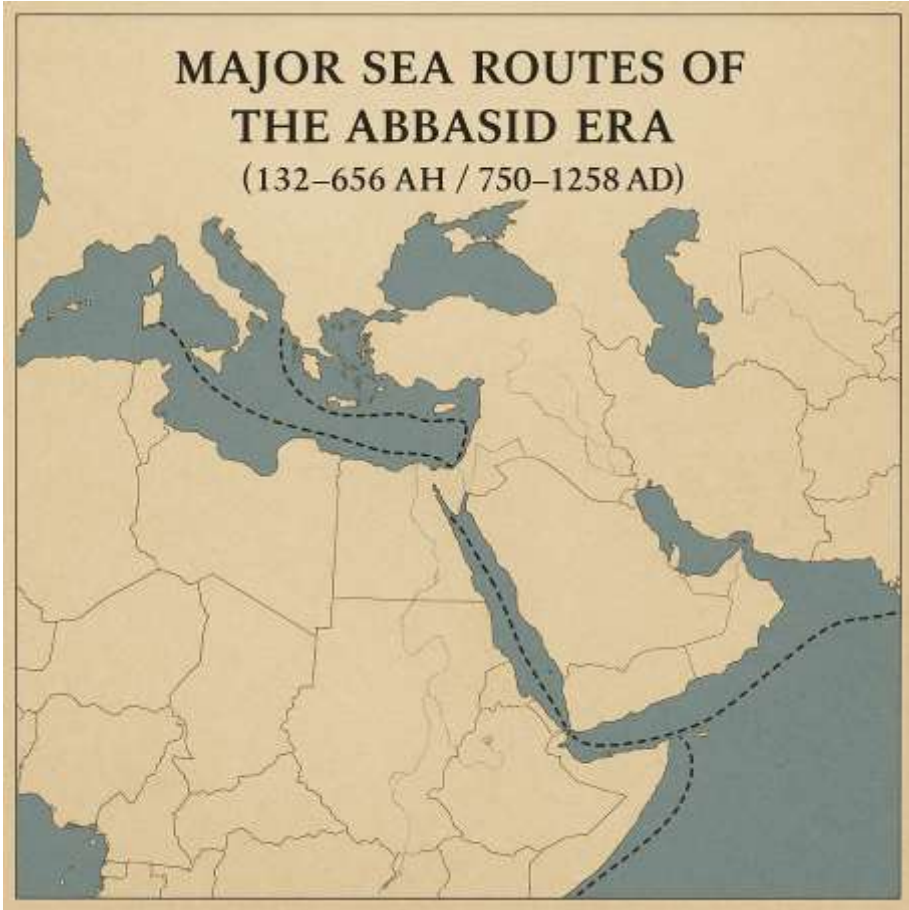
مواردها لضمان أمانها واستمراريتها (٨٦).

وقد شكلت البضائع المتداولة عبر هذه الطرق انعكاسًا لشراء العالم الإسلامي وتنوع موارده، حيث اشتملت على الحرير القادم من الصين، والتوابل والأحجار الكريمة من الهند، والعاج والذهب من شرق إفريقيا، فضلًا عن المنتجات المحلية مثل المنسوجات والمعادن والأدوات العلمية التي أنتجها العالم الإسلامي، وكان التنوع الكبير في هذه البضائع دليلًا على حجم النشاط التجاري ومدى تأثيره على الاقتصاد العباسي والعالمي، كما ساعدت هذه البضائع في تعزيز مكانة الدولة العباسية كقوة تجارية مهيمنة، إذ كانت تعبر البحار والمحيطات في رحلات بحرية تمتد لأشهر، ما تطلب تنظيمًا دقيقًا وأدوات ملاحية متطورة لضمان وصول السلع إلى وجهاتها بأمان وكفاءة (٨٧).

وبناءً على ما سبق، يمكننا الغوص في تفاصيل طرق التجارة البحرية والبضائع التي انتقلت عبرها، واستكشاف أبعادها التاريخية والاقتصادية والحضارية، وذلك على النحو التالي:

أولاً: أهم الطرق البحرية المستخدمة في العصر العباسي:

شكلت الطرق البحرية في العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) شريانًا اقتصاديًا حيويًا ربط بين العالم الإسلامي ومناطق شاسعة تمتد من المحيط الهندي شرقًا إلى البحر المتوسط غربًا، وقد كانت الطرق البحرية التي تمر عبر الخليج العربي ذات أهمية استثنائية، حيث ربطت الموانئ العباسية الكبرى مثل البصرة وسيراف بعدة مناطق تجارية رئيسية في الهند والصين، وكانت السفن التجارية تسير عبر هذه الطرق حاملة البضائع مثل الحرير من الصين والتوابل من الهند، وتشير المصادر التاريخية إلى أن هذه الطرق شهدت نشاطًا مكثفًا في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي، حيث ازداد الطلب على السلع الفاخرة في الأسواق الإسلامية (٨٨).



كما كان طريق البحر الأحمر من أهم المسارات البحرية التي استخدمها التجار خلال العصر العباسي، حيث ربط هذا الطريق بين الموانئ الجنوبية مثل عدن وجدة وشمال إفريقيا، وكان يمثل حلقة وصل بين التجارة القادمة من المحيط الهندي والأسواق المتوسطية، وقد ازدهرت حركة السفن عبر البحر الأحمر في عهد الخليفة هارون الرشيد (١٧٠-١٩٣ هـ/ ٧٨٦-٨٠٩ م)، حيث عملت الدولة على تأمين هذا المسار الإستراتيجي من خلال إرسال سفن حربية لحماية التجارة من تهديدات القراصنة، مما أتاح نقل السلع مثل العاج والذهب والتوابل بسهولة إلى الموانئ الشمالية ومنها إلى الأسواق الأوروبية (٨٩).

إضافة إلى ذلك، لعبت الطرق البحرية عبر المحيط الهندي دورًا حاسمًا في تعزيز التجارة العباسية مع مناطق جنوب شرق آسيا، وكانت السفن الإسلامية تصل إلى موانئ سواحل الملايو واندونيسيا، حيث كانت تنقل التوابل والأخشاب العطرية، وتشير الوثائق إلى أن ميناء سيراف كان محطة أساسية في هذا المسار البحري خلال القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي، إذ استقبل السفن المحملة بالبضائع من جزر الهند الشرقية، كما أسهم هذا الطريق في نقل الأفكار والثقافات إلى تلك المناطق، ما عزز من التواصل الحضاري بين العالم الإسلامي وهذه الأقاليم (٩٠).

وكانت الطرق البحرية المؤدية إلى شرق إفريقيا عبر مضيق باب المندب أحد المكونات الأساسية للتجارة البحرية العباسية، حيث كانت السفن الإسلامية تتوجه إلى موانئ مثل مقديشو وزنجبار، لنقل البضائع مثل الذهب والعاج من إفريقيا إلى العالم الإسلامي، وقد شهد القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي ازدهار هذه الطرق نتيجة لعلاقات التجارة القوية التي أقامتها الدولة العباسية مع السواحل الإفريقية، وقد أتاح هذا الطريق أيضًا توفير سلع نادرة للأسواق الإسلامية، مما ساهم في تنويع الموارد الاقتصادية للدولة (٩١).

علاوة على ذلك، كانت الطرق البحرية عبر البحر المتوسط تربط العالم الإسلامي بالمناطق الأوروبية، وكانت موانئ مثل الإسكندرية تستخدم كنقاط انطلاق لنقل السلع من العالم الإسلامي إلى أوروبا، وتشير السجلات إلى أن القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي شهد نشاطًا كبيرًا لهذه الطرق، خاصة في تجارة المنتجات الزراعية والصناعية مثل الزيتون والمنسوجات، حيث أسهم هذا التبادل في تعزيز العلاقات الاقتصادية بين العالم الإسلامي وأوروبا، كما عكست هذه الطرق القدرة التنظيمية للدولة العباسية في السيطرة على مسارات التجارة البحرية (٩٢).

ونحن نستنتج أن الطرق البحرية في العصر العباسي مثلت عصب التجارة

الدولية، حيث أتاحت نقل السلع والثقافات بين مناطق متنوعة مثل الصين والهند وشرق إفريقيا وأوروبا، وقد ساعدت هذه الطرق في تعزيز الاقتصاد العباسي وتوسيع نطاقه الجغرافي، كما أن تأمين هذه المسارات البحرية وتطوير الموانئ كان دليلاً على الوعي الإستراتيجي للدولة العباسية بأهمية التجارة البحرية كركيزة أساسية للازدهار الاقتصادي والحضاري.

ثانياً: السلع والبضائع الأساسية في التجارة البحرية:

كانت السلع والبضائع الأساسية التي نُقلت عبر الطرق البحرية في العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/ ٧٥٠-١٢٥٨م) متنوعة وتعكس غنى الموارد الاقتصادية للدولة الإسلامية وتوسع شبكتها التجارية، فقد كانت التوابل من أبرز السلع التي انتقلت عبر المحيط الهندي من الهند وسيلان إلى الموانئ العباسية مثل البصرة وسيراف، وتعد التوابل مثل الفلفل والقرفة والقرنفل من أكثر البضائع طلباً في الأسواق الإسلامية والأوروبية، وتشير السجلات التاريخية إلى أن ميناء سيراف في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي كان يُعد مركزاً رئيسياً لتجارة التوابل القادمة من الشرق، مما ساهم في ازدهار الاقتصاد المحلي وزيادة التبادل التجاري(٩٣).

كما كان الحرير الصيني أحد أكثر السلع الفاخرة تداولاً في التجارة البحرية خلال العصر العباسي، حيث نقلت السفن العباسية الحرير من الصين عبر الطرق البحرية إلى موانئ الخليج العربي ومنها إلى بغداد وأسواق العالم الإسلامي، وكان الحرير يُعتبر رمزاً للثراء ويُستخدم في البلاط العباسي لصناعة الملابس الفاخرة، وقد بلغت تجارة الحرير ذروتها خلال عهد الخليفة هارون الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ/ ٧٨٦-٨٠٩م)، حيث كانت القوافل البحرية القادمة من الصين تصل بانتظام محملة بأنواع الحرير الذي وجد طريقه إلى الأسواق الأوروبية عبر البحر المتوسط(٩٤).

إلى جانب ذلك، كان العاج والذهب من أبرز السلع التي جُلبت من شرق إفريقيا عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي، وقد نقلت السفن العباسية هذه السلع إلى موانئ مثل عدن وجدة ومنها إلى أسواق بغداد والبصرة، وقد ازدهرت تجارة العاج بشكل كبير في القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي، حيث استخدم في صناعة التحف والمجوهرات، بينما كان الذهب يُعد من أهم مصادر الثروة للدولة العباسية، وقد أُشير إلى دور الموانئ العباسية في هذه التجارة، خاصة ميناء عدن الذي أصبح مركزاً رئيسياً لتصدير هذه السلع الإفريقية إلى العالم الإسلامي (٩٥).

أما الأخشاب العطرية والبخور فقد كانت تأتي من الهند وجزر الملايو لتصل إلى الموانئ العباسية، حيث استخدمت هذه السلع في صناعة العطور والبخور التي كانت تُستخدم بشكل واسع في القصور والمساجد، وقد سجل القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي نشاطاً مكثفاً لهذه التجارة، حيث كانت السفن القادمة من جزر الهند الشرقية محملة بكميات كبيرة من الأخشاب العطرية، ويُذكر أن هذه التجارة ساهمت في تعزيز العلاقات الثقافية بين الدولة العباسية ومناطق جنوب شرق آسيا (٩٦).

كما كانت المنتجات الزراعية مثل التمور والقمح تُعد من السلع الأساسية التي صدرتها الدولة العباسية إلى مناطق مختلفة من العالم، فقد عُرفت البصرة بجودة التمور التي كانت تُصدر إلى الهند والصين عبر المحيط الهندي، كما كانت الحبوب الزراعية مثل القمح تُنقل إلى مناطق البحر المتوسط لتلبية احتياجات الأسواق الأوروبية، وتشير الوثائق التاريخية إلى أن ميناء البصرة في القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي كان مركزاً رئيسياً لتصدير المنتجات الزراعية، مما ساهم في تنويع مصادر الدخل الاقتصادي للدولة العباسية (٩٧).

ونحن نستنتج أن السلع والبضائع التي تم تداولها عبر الطرق البحرية في

العصر العباسي عكست ثراء الموارد الاقتصادية للدولة وتنوعها، كما أسهمت في تحقيق التكامل التجاري بين العالم الإسلامي ومناطق مختلفة من العالم، وقد أدت هذه التجارة إلى تعزيز مكانة الدولة العباسية كقوة اقتصادية عالمية، مما يؤكد أن التجارة البحرية كانت ركيزة أساسية لتحقيق هذا النجاح الاقتصادي الكبير.

ثالثاً: العلاقات التجارية بين العالم الإسلامي والمناطق المجاورة:

كانت العلاقات التجارية بين العالم الإسلامي والمناطق المجاورة خلال العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) محوراً أساسياً في تعزيز دور الدولة العباسية كقوة اقتصادية عالمية، فقد شهدت هذه الفترة توسعاً كبيراً في الروابط التجارية مع الصين، حيث استقبلت موانئ مثل سيراف والبصرة السفن الصينية المحملة بالحرير والخزف، بينما كانت الدولة العباسية تصدر إلى الصين سلعاً مثل التمور والعمود والمصنوعات المعدنية، وتشير السجلات التاريخية إلى أن العلاقات التجارية بين الجانبين بلغت ذروتها في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي، حينما أرسلت بعثات دبلوماسية وتجارية متبادلة لتعزيز هذا التعاون الاقتصادي (٩٨).

أما الهند، فقد كانت واحدة من أبرز الشركاء التجاريين للعالم الإسلامي في العصر العباسي، حيث مثلت الطرق البحرية عبر المحيط الهندي جسوراً للتبادل التجاري المستمر بين الموانئ العباسية الكبرى مثل البصرة وعدن وسواحل الهند، وكانت السفن الهندية تجلب التوابل والأخشاب العطرية والأحجار الكريمة، بينما كانت المنتجات الإسلامية مثل الأقمشة الفاخرة والزجاج تُصدر إلى الأسواق الهندية، وتشير الوثائق إلى أن ميناء كاليكوت الهندي كان على صلة وثيقة بالتجار العباسيين منذ القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي، ما أسهم في ازدهار الحركة التجارية بين الجانبين (٩٩).

كما كانت العلاقات التجارية بين العالم الإسلامي وأوروبا محوراً مهماً في تعزيز الاقتصاد العباسي، حيث استفادت الدولة العباسية من سيطرتها على طرق التجارة في البحر المتوسط لتصدير المنتجات الإسلامية مثل المنسوجات الحريرية والزيت والعمود إلى الموانئ الأوروبية، وتشير المصادر إلى أن القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي شهد ازدهاراً لهذه التجارة، خاصة مع ميناء الإسكندرية الذي كان يمثل نقطة محورية لنقل البضائع من العالم الإسلامي إلى أوروبا، وقد أسهم هذا التبادل التجاري في دعم الاقتصاد الأوروبي في الوقت الذي عزز فيه المكانة الاقتصادية للدولة العباسية (١٠٠).

إلى جانب ذلك، لعب شرق إفريقيا دوراً رئيسياً في العلاقات التجارية مع الدولة العباسية، حيث كانت موانئ مثل مقديشو وزنجبار تصدر سلعاً مثل الذهب والعاج إلى الأسواق الإسلامية، بينما كانت تستورد المنتجات العباسية مثل النحاس والتمور والمنسوجات (١٠١)، وتشير الوثائق إلى أن القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي شهد نشاطاً تجارياً مكثفاً بين الجانبين، حيث أصبحت الموانئ الإفريقية محطات رئيسية للتجار المسلمين في طريقهم إلى الهند والصين، مما عزز الروابط الاقتصادية والثقافية بين العالم الإسلامي والسواحل الإفريقية (١٠٢).

كما كانت العلاقة التجارية بين العالم الإسلامي وجزر الملايو مثلاً آخر على توسيع الدولة العباسية لنطاقها التجاري، حيث أشير إلى أن السفن العباسية كانت تصل إلى موانئ مثل سوماترا وجاوة لنقل البخور والتوابل التي كانت تُعد من أهم السلع المتداولة آنذاك (١٠٣)، وتشير السجلات إلى أن القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي كان بداية لازدهار هذه التجارة، حيث أسهمت العلاقات التجارية مع جزر الملايو في توفير سلع نادرة للأسواق الإسلامية، مما عزز من قدرة الدولة على تلبية الطلب المتزايد على هذه المنتجات (١٠٤).

ونحن نستنتج أن العلاقات التجارية بين العالم الإسلامي والمناطق

المجاورة خلال العصر العباسي كانت عاملاً رئيسياً في ازدهار التجارة البحرية وتعزيز الاقتصاد العباسي، حيث ساهمت هذه الروابط في توفير تدفق مستمر للسلع والثروات، إلى جانب تعزيز التفاعل الحضاري بين العالم الإسلامي ومختلف الحضارات، مما يعكس نجاح الدولة العباسية في استثمار موقعها الجغرافي والموارد البشرية لتأسيس شبكة تجارية دولية مؤثرة.

رابعاً: التأثيرات الثقافية للتجارة البحرية:

كانت التجارة البحرية في العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) وسيلة فعالة لنقل الثقافات والمعارف بين الشعوب، حيث أسهمت في تعزيز التبادل الثقافي بين العالم الإسلامي والمناطق التي ارتبط بها تجارياً (١٠٥)، فقد شهد القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي ازدهاراً للعلاقات التجارية بين الدولة العباسية والصين، حيث نقل التجار المسلمون البضائع مثل الحرير والخزف، بينما جلبوا معهم أفكاراً ومعارف من الحضارة الصينية (١٠٦)، وقد أسهم ذلك في إثراء العلوم الإسلامية، خصوصاً في مجالات الزراعة والطب، ويُشار إلى أن الخليفة المأمون (١٩٨-٢١٨هـ/٨١٣-٨٣٣م) كان من الداعمين لنقل المعارف العلمية الأجنبية إلى بيت الحكمة (١٠٧).

كما لعبت التجارة البحرية مع الهند دوراً محورياً في نقل الثقافة الهندية إلى العالم الإسلامي، فقد جلب التجار العباسيون من الهند ليس فقط التوابل والأخشاب العطرية، بل أيضاً كتباً وأفكاراً في علم الفلك والرياضيات (١٠٨)، وتشير المصادر إلى أن الترجمة المباشرة للنصوص السنسكريتية إلى العربية بدأت في القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي على يد العلماء العباسيين (١٠٩)، مما ساهم في تطوير العلوم الإسلامية، ويُذكر أن كتاب "السندهند" في علم الفلك تم إدخاله إلى العالم الإسلامي خلال هذه الفترة بفضل العلاقات التجارية البحرية المزدهرة (١١٠).

إضافة إلى ذلك، كان للتجارة البحرية مع شرق إفريقيا تأثير كبير على التفاعل الثقافي، فقد نقل التجار العباسيون الإسلام إلى السواحل الإفريقية، حيث أسهموا في انتشار اللغة العربية والثقافة الإسلامية في مدن مثل مقديشو وزنجبار (١١١)، وتشير الوثائق إلى أن القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي شهد تحول هذه المدن إلى مراكز إسلامية بارزة نتيجة للتبادل التجاري والثقافي المستمر، كما أن التجار الأفارقة جلبوا معهم تقاليدهم وفنونهم، مما أثرى الثقافة العباسية وأسهم في تنوعها (١١٢).

أما في جنوب شرق آسيا، فقد ساهمت التجارة البحرية في تعزيز التواصل الثقافي بين العالم الإسلامي ومناطق مثل جزر الملايو، حيث تأثرت تلك المناطق بالثقافة الإسلامية نتيجة للاتصال المستمر عبر الطرق البحرية (١١٣)، وتشير المصادر إلى أن القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي شهد بدايات انتشار الإسلام في تلك المناطق بفضل التجار المسلمين الذين جلبوا معهم ليس فقط السلع، بل أيضاً قيماً وتعاليم دينية، مما أدى إلى تطور المجتمعات المحلية بشكل كبير وتبنيها عناصر من الثقافة الإسلامية (١١٤).

كما كان للتجارة البحرية مع أوروبا دور مهم في نقل المعارف الإسلامية إلى الغرب، حيث جلب التجار الأوروبيون الذين تعاملوا مع الموانئ العباسية مثل الإسكندرية والبصرة، المعرفة الإسلامية في مجالات الطب والفلسفة والفلك (١١٥)، وقد ساعد هذا التفاعل الثقافي على إشعال النهضة الأوروبية لاحقاً، وتشير السجلات إلى أن القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي كان نقطة تحول في العلاقات الثقافية بين الجانبين، حيث بدأت النصوص العلمية العربية تُترجم إلى اللاتينية عن طريق التجار والمترجمين الأوروبيين الذين استفادوا من التجارة البحرية المزدهرة (١١٦).

ونحن نستنتج أن التجارة البحرية خلال العصر العباسي لم تكن مجرد وسيلة لنقل السلع، بل كانت جسراً حضارياً أسهم في تعزيز التفاعل الثقافي

ونقل المعارف بين الشعوب، وقد أثرت هذه التجارة على تطور العلوم والثقافة الإسلامية من خلال التبادل المستمر للأفكار والتقاليد مع الحضارات المجاورة، مما جعل الدولة العباسية مركزاً عالمياً للتنوع الثقافي والإبداع الفكري.

خامساً: التحديات التي واجهت التجارة البحرية العباسية:

واجهت التجارة البحرية في العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) العديد من التحديات التي أثرت على كفاءتها واستمراريتها، وكان من أبرز هذه التحديات التهديدات الأمنية الناتجة عن انتشار القرصنة في المحيط الهندي والخليج العربي (١١٧)، حيث تعرضت السفن التجارية للهجمات من قبل القراصنة الذين سعوا لنهب البضائع الثمينة، وتشير المصادر إلى أن القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي شهد تزايد هذه الهجمات، مما دفع الدولة العباسية إلى إرسال أساطيل بحرية لتأمين طرق التجارة، وكان ميناء سيراف من أكثر الموانئ تعرضاً لهذه الهجمات بسبب كثافة النشاط التجاري فيه (١١٨).

كما شكلت الظروف المناخية غير المستقرة تحدياً آخر للتجارة البحرية، حيث كانت الرياح الموسمية والأنواء البحرية في المحيط الهندي تؤدي إلى غرق السفن أو تأخير الرحلات البحرية، وقد أثرت هذه الظواهر على حركة البضائع بين الموانئ العباسية والهند وشرق إفريقيا (١١٩)، وتشير الوثائق التاريخية إلى أن رحلة بحرية انطلقت من البصرة إلى الهند عام ٢٢٥هـ/٨٤٠م تعرضت لخسائر كبيرة بسبب عاصفة قوية، مما تسبب في فقدان كميات كبيرة من التوابل والبضائع الأخرى، وقد دفعت هذه التحديات العباسيين إلى تطوير تقنيات الملاحة وتحسين تصميم السفن لمواجهة هذه الظروف (١٢٠).

إضافة إلى ذلك، كانت النزاعات السياسية والصراعات الإقليمية من بين التحديات الكبرى التي أثرت على التجارة البحرية، حيث أدى ضعف السيطرة المركزية خلال الفترات المتأخرة من الدولة العباسية إلى تراجع الأمن في

الموانئ والطرق البحرية (١٢١)، وقد شهد القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي تصاعد النزاعات بين القوى الإقليمية في الخليج العربي، مما أدى إلى تقييد حركة التجارة وإغلاق بعض الموانئ مؤقتاً، وقد أثر ذلك سلباً على التدفق التجاري إلى موانئ مثل البصرة وعدن، مما تسبب في تراجع النشاط الاقتصادي في تلك الفترة (١٢٢).

من جهة أخرى، عانت التجارة البحرية من المنافسة المتزايدة من قبل القوى الخارجية مثل الإمبراطورية البيزنطية والدول الأوروبية التي حاولت السيطرة على طرق التجارة البحرية في البحر المتوسط، وقد برز هذا التحدي بشكل واضح في القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي، عندما تمكّن البيزنطيون من تعزيز وجودهم البحري في شرق المتوسط (١٢٣)، مما أثر على تدفق البضائع العباسية إلى الأسواق الأوروبية، ورداً على ذلك، سعت الدولة العباسية إلى تعزيز تعاونها مع التجار المحليين وتأمين طرق التجارة البحرية من خلال بناء تحالفات اقتصادية مع مناطق مجاورة مثل شمال إفريقيا (١٢٤).

علاوة على ذلك، كان نقص الموارد المالية في بعض الفترات يمثل تحدياً كبيراً أمام الدولة العباسية لتطوير الموانئ وتأمين الأساطيل البحرية، حيث أدى تراجع الإيرادات في نهاية القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي إلى تقليل الإنفاق على البنية التحتية البحرية (١٢٥)، وقد أثرت هذه الظروف على كفاءة الموانئ مثل البصرة وجدة وسيراف، مما أضعف قدرة الدولة على الحفاظ على سيطرتها التجارية، كما زادت هذه الصعوبات من الاعتماد على التجار الأفراد لتحمل تكاليف النقل البحري (١٢٦).

ونحن نستنتج أن التجارة البحرية العباسية رغم ازدهارها الكبير واجهت تحديات متعددة تتراوح بين القرصنة والظروف المناخية والنزاعات السياسية والمنافسة الخارجية، ورغم ذلك، أظهرت الدولة العباسية مرونة كبيرة في التعامل مع هذه التحديات من خلال تطوير تقنيات الملاحة، وتعزيز الأساطيل

البحرية، والتعاون مع القوى التجارية الإقليمية، مما ساعد في الحفاظ على استمرارية التجارة البحرية ودورها المحوري في الاقتصاد العباسي.

المبحث الثالث

أدوات الملاحة والآلات البحرية في العصر العباسي

شهد العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) تطوراً ملحوظاً في أدوات الملاحة والآلات البحرية التي ساهمت في تعزيز النشاط التجاري والاقتصادي للدولة العباسية، حيث اعتمدت الدولة على تطوير تقنيات حديثة لضمان كفاءة الملاحة عبر البحار والمحيطات، وكان هذا التطور مدفوعاً برغبة الخلفاء العباسيين في توسيع نطاق التجارة البحرية وتعزيز التفاعل مع المناطق البعيدة مثل الهند والصين وشرق إفريقيا (١٢٧)، ومن أبرز أدوات الملاحة التي ظهرت خلال تلك الفترة، الأسطرلاب، الذي ساعد البحارة على تحديد مواقعهم بدقة باستخدام النجوم (١٢٨)، فضلاً عن تطوير الخرائط البحرية التي اعتمدت على المعارف الجغرافية الدقيقة التي جمعها العلماء المسلمون، وقد عكست هذه الأدوات المستوى العلمي المتقدم الذي وصلت إليه الدولة العباسية ومدى ارتباطه بالممارسات العملية (١٢٩).

كما تميزت تقنيات بناء السفن في العصر العباسي بالدقة والابتكار، حيث صُممت السفن لتكون قادرة على تحمل الرحلات الطويلة عبر المحيطات، وقد استفاد العباسيون من خبرات الأمم الأخرى في هذا المجال، مع إضافة لمساتهم الخاصة التي جعلت السفن أكثر كفاءة وأماناً (١٣٠)، وقد ساعدت هذه التقنيات على تقليل المخاطر المرتبطة بالملاحة البحرية، ما أدى إلى زيادة حجم التجارة وتوسيع نطاقها الجغرافي، ونتيجة لهذا التقدم، أصبحت الدولة العباسية في طليعة القوى البحرية العالمية آنذاك، ما عزز من مكانتها الاقتصادية والسياسية (١٣١)، وكان لهذه الابتكارات أثر عميق على الحضارات الأخرى

التي استفادت من الإنجازات العباسية في مجال الملاحة (١٣٢). وانطلاقاً من هذه المعطيات، يمكن استعراض تفاصيل أدوات الملاحة والمعدات البحرية التي برزت في العصر العباسي، ودراسة تأثيرها على حركة التجارة والبحارة في تلك الحقبة، وذلك على النحو التالي:

أولاً: السفن وأنواعها في العصر العباسي:

كانت السفن في العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) الركيزة الأساسية للنقل البحري والتجارة الدولية، حيث شهدت تلك الحقبة تطوراً ملحوظاً في صناعة السفن وأنواعها، فقد تميزت السفن العباسية بتصميمها الذي يلائم الرحلات الطويلة عبر المحيطات والبحار (١٣٣)، وكان من بين أشهر أنواع السفن "الجلبة" (١٣٤)، التي كانت تُستخدم بشكل رئيسي لنقل البضائع الثقيلة مثل التوابل والحريز، ويُذكر أن ميناء البصرة شهد في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي تصنيع كميات كبيرة من هذا النوع من السفن التي كانت تُصدر إلى التجار في الهند وشرق إفريقيا، مما يعكس النشاط التجاري المزدهر آنذاك (١٣٥).

كما برزت "المراكب الشراعية" كنوع آخر من السفن التي اشتهرت في العصر العباسي، حيث كانت تُستخدم في نقل البضائع والركاب عبر المسافات الطويلة، وقد تميزت هذه السفن بقدرتها على الإبحار باستخدام الرياح الموسمية (١٣٦)، ما جعلها مثالية للتنقل بين الخليج العربي والهند، وتشير السجلات التاريخية إلى أن السفن الشراعية العباسية كانت تصل بانتظام إلى ميناء كاليكوت الهندي في القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي، حاملةً البضائع الإسلامية مثل النحاس والتمور (القلقشندي، دون تاريخ)، كما جلبت التوابل والأخشاب العطرية إلى الأسواق العباسية، ما ساهم في تعزيز الروابط الاقتصادية بين العالم الإسلامي والهند (١٣٧).



إلى جانب ذلك، تطورت صناعة "السفن الكبيرة" التي كانت تُعرف باسم "السفن الأطلسية" أو "الطوافات"، وهي سفن ذات أحجام ضخمة قادرة على تحمل الرحلات البحرية الطويلة عبر المحيطات، وقد استخدمت هذه السفن بشكل خاص في التجارة مع الصين (١٣٨)، حيث كانت تحمل كميات كبيرة من الحرير والخزف الصيني إلى موانئ الدولة العباسية، وتشير المصادر إلى أن هذه السفن كانت تُصنع في ميناء سيراف خلال القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي، وكان يتم تجهيزها بمرافق تخزين متطورة تحافظ على جودة البضائع أثناء الرحلات الطويلة (١٣٩).

كما استخدمت "سفن الحراسة" أو "الأساطيل الحربية" لحماية طرق التجارة البحرية من القراصنة والهجمات البحرية، وقد لعبت هذه السفن دوراً محورياً في تأمين الموانئ والطرق البحرية، خاصة خلال عهد الخليفة المعتصم بالله (٢١٨-٢٢٧هـ/٨٣٣-٨٤٢م) (١٤٠)، حيث أنشئت أساطيل بحرية لحماية السفن التجارية العابرة للخليج العربي والمحيط الهندي، وكان لهذه السفن تصميمات خاصة تعزز من سرعتها وقدرتها على المناورة في البحر، مما جعلها فعالة في مواجهة التهديدات البحرية التي كانت شائعة في تلك الفترة (١٤١).

كانت أيضاً "القوارب الصغيرة" تُستخدم في الأنشطة التجارية المحلية ونقل البضائع بين الموانئ القريبة، وقد لعبت هذه القوارب دوراً هاماً في دعم التجارة الداخلية وتوفير السلع للأسواق المحلية (١٤٢)، وتشير الوثائق إلى أن القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي شهد استخداماً مكثفاً لهذه القوارب في نقل المنتجات الزراعية مثل الحبوب والتمور من البصرة إلى المناطق الداخلية عبر نهر دجلة، مما أسهم في تعزيز التبادل التجاري بين المدن والقرى داخل الدولة العباسية (١٤٣).

ونحن نستنتج أن السفن العباسية، بتنوع أنواعها واستخداماتها، كانت عنصراً أساسياً في تحقيق النهضة الاقتصادية للدولة العباسية، حيث عكست تلك السفن قدرة العالم الإسلامي على الابتكار في تصميمها وصناعتها لتلبية متطلبات التجارة البحرية الدولية والمحلية، وقد ساهم هذا التنوع في تمكين الدولة العباسية من السيطرة على طرق التجارة البحرية وتعزيز مكانتها الاقتصادية والثقافية في العالم آنذاك.

ثانياً: تطور أدوات الملاحة في العالم الإسلامي:

شهد العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) تطوراً ملحوظاً في أدوات الملاحة البحرية التي ساهمت في تعزيز التجارة البحرية وتوسيع نطاقها

الجغرافي، حيث اعتمد البحارة المسلمون على أدوات متقدمة كانت تجمع بين الدقة والبساطة لتحديد الاتجاهات والمسارات البحرية (١٤٤)، ومن أبرز هذه الأدوات، "الإسطرلاب"، الذي برع العلماء المسلمون في تطويره وتحسين استخدامه لتحديد خطوط الطول والعرض ومواقع النجوم، وقد كان للإسطرلاب دور حاسم في توجيه السفن عبر المحيط الهندي والخليج العربي (١٤٥)، وتشير الوثائق إلى أن العالم الفلكي أبو إسحاق الفزاري (المتوفى ١٨٠هـ/٧٩٦م) كان من أوائل من استخدم الإسطرلاب في الملاحة، مما ساعد البحارة على التنقل بثقة أكبر في الرحلات الطويلة (١٤٦).

كما برزت البوصلة كأداة أساسية في الملاحة البحرية خلال العصر العباسي، حيث كانت تُستخدم لتحديد الاتجاهات، وقد استفاد المسلمون من تقنية البوصلة التي وصلت إليهم من الصين عبر طرق التجارة البرية والبحرية (١٤٧)، وتشير السجلات التاريخية إلى أن القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي شهد استخدامًا واسعًا للبوصلة في الموانئ العباسية مثل البصرة وسيراف (١٤٨)، مما ساهم في تحسين قدرة البحارة على الإبحار ليلاً وفي ظروف مناخية صعبة، ويُعتبر إدخال البوصلة في الممارسات البحرية إحدى العلامات البارزة التي عززت من كفاءة التجارة البحرية العباسية (١٤٩).



إلى جانب ذلك، كانت الخرائط البحرية أحد أهم الابتكارات التي طورها الجغرافيون المسلمون لخدمة الملاحة البحرية، حيث برع العلماء العباسيون مثل الإدريسي (٤٩٣-٥٦٠هـ/١١٠٠-١١٦٥م) في رسم خرائط دقيقة تعكس تضاريس البحار والمحيطات والطرق التجارية البحرية (ابن حوقل، دون تاريخ)، وقد اعتمدت هذه الخرائط على معلومات تم جمعها من البحارة والتجار الذين نقلوا خبراتهم من رحلاتهم (١٥٠)، وكانت هذه الخرائط تُستخدم كأدلة إرشادية للسفن التي تبحر بين الموانئ العباسية والموانئ العالمية الأخرى، مما ساهم في تقليل الأخطاء وتحسين أمان الرحلات البحرية (١٥١).



كما استفاد العباسيون من علم الفلك في تطوير أدوات الملاحة، حيث استخدم البحارة النجوم لتحديد مواقعهم في عرض البحر، وقد ساهمت مراكز علمية مثل "بيت الحكمة" في بغداد في تعزيز هذا الجانب من الملاحة البحرية (١٥٢)، حيث جمع العلماء المسلمون المعارف الفلكية من الحضارات الأخرى، وقاموا بتطويرها لخدمة التجارة البحرية (Smith, 1984)، وتشير المصادر التاريخية إلى أن القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي شهد رحلات بحرية ناجحة اعتمدت على خرائط النجوم المحسنة التي طورها العلماء العباسيون، مما ساهم في توسيع نطاق التجارة البحرية إلى مناطق جديدة (١٥٣).

إضافة إلى ذلك، كان لتطوير أدوات قياس الزمن مثل "الساعات المائية" و"الساعات الرملية" أثر كبير في تحسين الملاحة البحرية خلال العصر العباسي، حيث استخدم البحارة هذه الأدوات لتقدير مدة الرحلات البحرية وحساب المسافات (١٥٤)، وتشير الوثائق إلى أن استخدام هذه الأدوات انتشر في القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي (١٥٥)، خاصة في الموانئ الكبرى مثل عدن والبصرة، مما ساعد على تحقيق دقة أكبر في تنظيم الرحلات البحرية وضمان وصول البضائع في الوقت المحدد، وهو ما عزز من ثقة التجار بالنظام التجاري العباسي (١٥٦).

ونحن نستنتج أن تطور أدوات الملاحة في العصر العباسي كان نتيجة تفاعل حيوي بين العلوم النظرية والتطبيقية، حيث ساهمت هذه الأدوات في تعزيز التجارة البحرية من خلال تحسين دقة الملاحة وأمانها، وقد أدت هذه التطورات إلى توسيع نطاق النشاط التجاري العباسي وجعله قوة اقتصادية مؤثرة، مما يعكس إبداع المسلمين في توظيف العلم لخدمة مصالحهم الاقتصادية والتجارية.

ثالثاً: المعرفة الجغرافية وتأثيرها على التجارة البحرية:

لعبت المعرفة الجغرافية دوراً أساسياً في تعزيز التجارة البحرية خلال العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م)، حيث اهتم الجغرافيون المسلمون بجمع المعلومات الدقيقة عن البحار والمحيطات والموانئ وطرق الملاحة (١٥٧)، وقد أسهمت هذه المعرفة في توجيه البحارة والتجار عبر الطرق البحرية المترابطة، وكان من أبرز الجغرافيين الذين ساهموا في هذا المجال أبو زيد البلخي (توفي ٣٢٢هـ/٩٣٤م)، الذي وضع خرائط دقيقة للعالم الإسلامي والمناطق المحيطة به (١٥٨)، وقد استخدمت خرائطه في تنظيم الرحلات البحرية ونقل البضائع بين الموانئ المختلفة، مما عزز من فعالية التجارة البحرية في تلك الحقبة (١٥٩).

كما استفاد العباسيون من الكتابات الجغرافية التي تناولت وصف الطرق البحرية الرئيسية، حيث يُعتبر كتاب "المسالك والممالك" لابن خرداذبة (توفي حوالي ٢٨٠هـ/٨٩٣م) من أوائل الكتب التي وصفت الطرق البحرية والموانئ الهامة في العالم الإسلامي (١٦٠)، وقد أشار الكتاب إلى الطرق التي تربط بين الخليج العربي والمحيط الهندي، ووصف الموانئ في الهند والصين بدقة، مما ساعد البحارة على تحسين تخطيط رحلاتهم التجارية وتقليل المخاطر البحرية، وكانت هذه المعرفة الجغرافية أداة فعالة لدعم التجارة البحرية وتوسيع نطاقها (١٦١).

إضافة إلى ذلك، كانت العلاقات التجارية بين العالم الإسلامي والمناطق المجاورة عاملاً مساعداً في تعزيز المعرفة الجغرافية، فقد نقل التجار المسلمون معلومات دقيقة عن المناطق التي زاروها، مثل الهند وشرق إفريقيا وجزر الملايو (١٦٢)، وقد دُوِّنت هذه المعلومات في كتب جغرافية استفاد منها البحارة في تحسين طرقهم التجارية، وتشير المصادر إلى أن القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي شهد تطوراً كبيراً في هذا المجال، حيث استفاد البحارة العباسيون من الخرائط التي اعتمدت على خبرات التجار، مما أدى إلى زيادة كفاءة النقل البحري (١٦٣).

كما ساهمت المراكز العلمية في الدولة العباسية، مثل بيت الحكمة في بغداد، في تطوير المعرفة الجغرافية، حيث جمعت المخطوطات والخرائط من الحضارات الأخرى، مثل الإغريقية والهندية والصينية، وقام العلماء المسلمون بترجمتها وتطويرها (١٦٤)، وتشير السجلات إلى أن الجغرافي المسلم الشريف الإدريسي (٤٩٣-٥٦٠هـ/١١٠٠-١١٦٥م) استفاد من هذه المعارف في رسم خرائط دقيقة للعالم، وقد استخدمت هذه الخرائط من قبل التجار المسلمين لتنظيم الرحلات البحرية بين موانئ البحر المتوسط والمحيط الهندي، مما عزز من قوة التجارة البحرية في تلك الفترة (١٦٥).

إلى جانب ذلك، كانت الرحلات الاستكشافية التي نظمها المسلمون خلال العصر العباسي وسيلة مهمة لجمع المعلومات الجغرافية وتحسين المعرفة بالمحيطات والمناطق الجديدة (١٦٦)، وقد سجلت المصادر أن الخليفة المأمون (١٩٨-٢١٨هـ/٨١٣-٨٣٣م) دعم بعثات استكشافية لجمع المعلومات الجغرافية والفلكية (١٦٧)، مما أدى إلى تحسين خرائط الملاحة ودقة تحديد المسارات البحرية، وقد ساعدت هذه الجهود في توسيع نطاق التجارة البحرية ليشمل مناطق جديدة، مثل جنوب شرق آسيا وشرق إفريقيا، مما زاد من أهمية المعرفة الجغرافية كأداة للتوسع التجاري (١٦٨).

ونحن نستنتج أن المعرفة الجغرافية في العصر العباسي كانت عاملاً حاسماً في تطور التجارة البحرية، حيث وفرت للبحارة والتجار أدوات دقيقة لتخطيط الرحلات وتقليل المخاطر، وقد أظهرت هذه المعرفة قوة التفاعل بين العلماء والتجار، مما أسهم في جعل الدولة العباسية مركزاً للتجارة العالمية، حيث استفادت من موقعها الجغرافي ومعارفها العلمية لتعزيز دورها الاقتصادي والحضاري.

رابعاً: الابتكارات العلمية في الملاحة البحرية:

شهد العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) تطوراً ملحوظاً في الابتكارات العلمية المتعلقة بالملاحة البحرية، حيث أسهم العلماء المسلمون في تطوير أدوات وتقنيات مكنت البحارة من الإبحار بدقة أكبر وأمان أعلى، ومن بين أبرز هذه الابتكارات تحسين تصميم **الإسطرلاب** (١٦٩)، الذي أصبح أداة رئيسية في الملاحة البحرية لتحديد خطوط الطول والعرض، وقد استخدم البحارة الإسطرلاب في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي لتحديد مواقع السفن أثناء الرحلات البحرية الطويلة، وتشير المصادر إلى أن العالم العباسي أبو إسحاق الفزاري كان من أوائل العلماء الذين طوروا هذه الأداة لتلائم احتياجات الملاحة (١٧٠).

إلى جانب ذلك، كان لتطوير البوصلة دور كبير في تحسين دقة الإبحار، حيث استفاد المسلمون من هذه الأداة التي انتقلت إليهم من الصين عبر التجارة، وقاموا بتطويرها لتحديد الاتجاهات بدقة أكبر، وقد ظهر استخدام البوصلة بشكل واسع في القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي (١٧١)، خاصة في الموانئ الكبرى مثل سيراف والبصرة، مما ساهم في تعزيز قدرة البحارة العباسيين على الإبحار ليلاً وفي الظروف الجوية السيئة، وتشير السجلات التاريخية إلى أن البوصلة أصبحت أداة أساسية على متن السفن التي كانت تنقل البضائع بين الهند والخليج العربي (١٧٢).

كما شهد هذا العصر تطوراً ملحوظاً في تصميم السفن، حيث ابتكر المسلمون أساليب جديدة لجعل السفن أكثر قدرة على تحمل الرحلات الطويلة، وقد تم إدخال تعديلات على هيكل السفينة لجعلها أكثر مقاومة للأمواج العاتية، مما ساهم في توسيع نطاق الرحلات البحرية لتشمل المحيط الهندي وشرق إفريقيا (١٧٣)، وتشير الوثائق إلى أن ميناء سيراف كان مركزاً لبناء السفن المتطورة في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي، حيث تم تصميم سفن خاصة لنقل الأحمال الثقيلة مثل العاج والذهب والتوابل، مما عكس تفاعل الابتكار العلمي مع الاحتياجات التجارية (١٧٤).

كان للتطور في علم الخرائط أيضاً أثر كبير في الابتكارات البحرية، فقد أسهم الجغرافيون المسلمون في رسم خرائط دقيقة استخدمها البحارة لتنظيم رحلاتهم، ويُعد الإدريسي (٤٩٣-٥٦٠هـ/١١٠٠-١١٦٥م) من أبرز العلماء الذين قدموا خرائط مفصلة للعالم الإسلامي والمناطق المحيطة (١٧٥)، وقد كانت خرائطه بمثابة دليل ملاح للمسارات البحرية بين موانئ البحر الأحمر والمحيط الهندي، وقد استُخدمت هذه الخرائط على نطاق واسع خلال القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي، مما ساعد التجار في تقليل مخاطر الإبحار وزيادة كفاءة النقل البحري (١٧٦).

كما ساهمت الآلات الزمنية، مثل الساعات المائية والرملية، في تحسين إدارة الرحلات البحرية، حيث استخدمها البحارة لتقدير زمن الرحلات وحساب المسافات التي قطعها السفن (١٧٧)، وتشير الوثائق إلى أن هذه الأدوات كانت شائعة الاستخدام في القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي، خاصة في موانئ عدن وجدة والبصرة (١٧٨)، حيث ساعدت في تحسين تنظيم الرحلات البحرية وضمان وصول البضائع في الوقت المحدد، مما عزز من الثقة بين التجار والمسؤولين عن تنظيم التجارة البحرية (١٧٩).

ونحن نستنتج أن الابتكارات العلمية في الملاحة البحرية خلال العصر العباسي كانت ثمرة تفاعل بين العلم والتجارة، حيث استفاد المسلمون من معارف الحضارات الأخرى وأضافوا إليها تحسينات جعلتها أكثر كفاءة، وقد ساهمت هذه الابتكارات في تعزيز قدرة الدولة العباسية على السيطرة على التجارة البحرية الدولية، مما جعلها قوة اقتصادية وعلمية رائدة في العالم الإسلامي.

خامساً: تأثير الآلات البحرية العباسية على الحضارات الأخرى:

شهدت الآلات البحرية العباسية خلال الفترة من (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) تأثيراً عميقاً على الحضارات الأخرى، حيث نقل البحارة والتجار المسلمون معارفهم البحرية المتقدمة إلى مناطق عدة، بما في ذلك أوروبا وشرق آسيا (١٨٠)، وقد ظهر هذا التأثير بشكل واضح في تصميم السفن الأوروبية خلال القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي (١٨١)، حيث استفادت أوروبا من الابتكارات العباسية في تحسين هياكل السفن لتحتمل الرحلات البحرية الطويلة (١٨٢)، وتشير المصادر التاريخية إلى أن الرحالة الأوروبيين الذين زاروا الموانئ العباسية مثل البصرة وسيراف تأثروا بشكل كبير بما شاهدوه من تقنيات متطورة، مما أدى إلى تبني أساليب مشابهة في بناء السفن الأوروبية (١٨٣).

إلى جانب ذلك، كان لاستخدام الإسطرلاب في الملاحة البحرية أثر كبير على الحضارة الأوروبية، حيث انتقلت هذه الأداة من العالم الإسلامي إلى أوروبا عبر الأندلس خلال القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي (١٨٤)، وقد أسهمت في تحسين الملاحة الأوروبية، خاصة خلال عصر الاستكشاف، ويُذكر أن الإسطرلاب العباسي، الذي طوره علماء مثل الفزاري (توفي ١٨٠هـ/٧٩٦م) (١٨٥)، كان الأداة الرئيسية التي اعتمد عليها البحارة في تحديد مواقعهم بدقة أثناء الإبحار، وقد أضافت الحضارات الأوروبية تحسينات طفيفة إلى النسخة العباسية التي كانت أساس تطوّرهم الملاحي (١٨٦).

أما علم الخرائط، فقد كان للإدريسي (٤٩٣-٥٦٠هـ/١١٠٠-١١٦٥م) تأثير عميق على الجغرافيا الأوروبية، حيث استخدمت خرائطه البحرية التي رسمها في البلاط الصقلي كمرجع أساسي لتنظيم الرحلات البحرية الأوروبية (١٨٧)، وتشير الوثائق إلى أن الخرائط العباسية التي تضمنت معلومات دقيقة عن موانئ المحيط الهندي والبحر الأحمر قد أثرت في توجيه السفن الأوروبية إلى مناطق لم تكن معروفة لديهم سابقاً (١٨٨)، كما أن هذه الخرائط ساعدت الأوروبيين على تحسين فهمهم للجغرافيا العالمية وساهمت في تطوير طرق التجارة البحرية الخاصة بهم (١٨٩).

إضافة إلى ذلك، كان لنقل المعرفة حول الرياح الموسمية في المحيط الهندي أثر كبير على الملاحة الآسيوية والأوروبية، حيث استخدم البحارة العباسيون هذه المعلومات منذ القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي لتوجيه سفنهم بين الهند والخليج العربي (١٩٠)، وقد انتقلت هذه المعرفة إلى أوروبا عبر التجار، مما ساعد البحارة الأوروبيين في تحسين رحلاتهم إلى الهند وجنوب شرق آسيا، ويُعتبر هذا النقل المعرفي أحد أهم التأثيرات العلمية التي ساهمت في فتح مجالات جديدة للتجارة والاستكشاف (١٩١).

كما تأثرت الحضارة الصينية بآلات الملاحة البحرية العباسية، خاصة من

خلال استخدام البوصلة، حيث استفاد البحارة المسلمون من البوصلة الصينية وطوروا استخدامها لتناسب احتياجاتهم، مما أدى إلى تبادل معرفي عميق بين الحضارتين (١٩٢)، وتشير السجلات التاريخية إلى أن هذا التفاعل حدث بشكل ملحوظ في القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي، عندما شهدت العلاقات التجارية بين العباسيين والصين ازدهارًا كبيرًا، مما ساعد على نقل الابتكارات البحرية بين الجانبين بشكل مثمر (١٩٣).

ونحن نستنتج أن الآلات البحرية العباسية كانت مصدر إلهام وتأثير كبير على الحضارات الأخرى، حيث نقل المسلمون معارفهم البحرية المتقدمة إلى أوروبا وشرق آسيا عبر التجارة والتفاعل الثقافي، مما ساهم في تطور الملاحة البحرية العالمية بشكل ملحوظ، ويعكس ذلك مدى تقدم الدولة العباسية وقدرتها على التأثير في العالم من خلال العلم والتجارة.

الخاتمة

ختامًا، يمكن القول إن التجارة البحرية في العالم الإسلامي خلال العصر العباسي (١٣٢-٦٥٦هـ/٧٥٠-١٢٥٨م) شكلت نموذجًا فريدًا من التكامل بين الاقتصاد والعلم والثقافة، فقد نجحت الدولة العباسية في توظيف موقعها الجغرافي وموروثها الحضاري لتطوير شبكات تجارية مترابطة امتدت إلى مختلف أنحاء العالم، وكان لهذه الشبكات دور أساسي في تعزيز التبادل التجاري والثقافي بين شعوب متعددة، ما أسهم في بناء اقتصاد قوي ومجتمع متنوع، وتجلّى ذلك في ازدهار الموانئ الكبرى مثل البصرة وسيراف وعدن التي أصبحت محاور إستراتيجية لحركة التجارة البحرية، وساهمت في تحقيق الرخاء للدولة العباسية.

لقد عكس هذا العصر أهمية الابتكار التقني في تطوير الملاحة البحرية، حيث ساهمت الأدوات الملاحية مثل الأسطرلاب والخرائط

البحرية الدقيقة في تعزيز كفاءة النقل البحري وضمان استمرارية التجارة، كما أن تطور صناعة السفن كان شاهداً على قدرة العباسيين على الاستفادة من معارفهم العلمية والعملية، وقد أتاح هذا التطور إمكانية نقل كميات كبيرة من البضائع عبر مسافات طويلة، ما جعل التجارة البحرية عنصراً محورياً في دعم الاقتصاد العباسي، فضلاً عن كونها أداة إستراتيجية ساعدت في ترسيخ النفوذ السياسي للدولة على الساحة العالمية.

على الرغم من التحديات التي واجهتها التجارة البحرية، مثل القرصنة والصراعات الإقليمية، إلا أن الدولة العباسية أظهرت مرونة كبيرة في التعامل مع هذه العقبات، حيث اعتمدت سياسات فعالة لتأمين طرق التجارة البحرية وضمان حماية التجار والملاح، وتمكنت من استثمار مواردها بشكل مستدام، ما أدى إلى استقرار النشاط البحري، كما أن الجهود التنظيمية التي بذلتها الدولة، مثل وضع قوانين بحرية وتوفير خدمات الموانئ، أسهمت في تعزيز الثقة بين التجار من مختلف الخلفيات الثقافية، مما أضفى طابعاً عالمياً على التجارة البحرية العباسية.

إضافة إلى ذلك، لم تكن التجارة البحرية مجرد نشاط اقتصادي، بل كانت جسراً حضارياً ساهم في نقل العلوم والفنون والثقافات بين الحضارات المختلفة، وقد ساعد هذا التفاعل الحضاري في تعزيز مكانة العالم الإسلامي كقوة ثقافية وعلمية بارزة، حيث نقل التجار العباسيون الأفكار والمعارف إلى مناطق بعيدة، ما أوجد حالة من التكامل الثقافي، وأدى إلى تأثير متبادل بين الشعوب، وقد ساعدت هذه التأثيرات الحضارية في تشكيل ملامح النهضة الإسلامية التي أضاعت جوانب مختلفة من التاريخ الإنساني.

بهذا، يمكن اعتبار التجارة البحرية في العصر العباسي مثلاً على كيفية استغلال الموارد الطبيعية والبشرية لتحقيق التنمية المستدامة، حيث لم تقتصر فوائدها على الجانب الاقتصادي فحسب، بل امتدت لتشمل الأبعاد العلمية والثقافية والاجتماعية، وقد شكلت إنجازات الدولة العباسية في هذا المجال مصدر إلهام للأجيال اللاحقة، حيث تعكس هذه الإنجازات قدرة الإنسان على تحويل التحديات إلى فرص، وتحقيق إنجازات حضارية تستمر آثارها عبر العصور.

أولاً: النتائج:

١- الدور المحوري للتجارة البحرية في الاقتصاد العباسي: أثبتت الدراسة

أن التجارة البحرية شكلت ركيزة أساسية في دعم الاقتصاد العباسي، حيث ساهمت في توفير إيرادات ضخمة من خلال الضرائب والرسوم المفروضة على البضائع المارة عبر الموانئ العباسية، فضلاً عن دورها في تحفيز الإنتاج الصناعي والزراعي لتلبية الطلب المتزايد على المنتجات المحلية في الأسواق الخارجية.

٢- التكامل بين الابتكارات التقنية والنشاط التجاري: أظهرت النتائج أن

التطور في أدوات الملاحة، مثل الأسطرلاب والخرائط البحرية، إلى جانب تقنيات بناء السفن، كان عاملاً رئيسياً في تعزيز كفاءة الملاحة البحرية، وقد مكنت هذه الابتكارات الدولة العباسية من تسيير رحلات طويلة وآمنة، مما أسهم في توسع نطاق التجارة البحرية وزيادة حجم البضائع المتداولة.

٣- الموانئ البحرية كمراكز اقتصادية وثقافية: أوضحت الدراسة أهمية

الموانئ العباسية الكبرى مثل البصرة وسيراف وعدن، التي لم تكن مجرد مراكز لتبادل البضائع، بل مثلت أيضاً منصات للتفاعل الثقافي والعلمي بين مختلف الحضارات، وأسهمت في نقل الأفكار والمعارف

- بين الشعوب، مما عزز من مكانة الدولة العباسية كقوة ثقافية مؤثرة.
- ٤- **السياسات العباسية في تأمين طرق التجارة:** كشفت الدراسة أن الدولة العباسية اعتمدت إستراتيجيات شاملة لتأمين طرق التجارة البحرية، من خلال مكافحة القرصنة وتوفير الحماية للسفن، بالإضافة إلى تطوير القوانين البحرية التي ضمنت حقوق التجار وساهمت في تعزيز الثقة والاستقرار الاقتصادي، ما أتاح بيئة تجارية آمنة ومزدهرة.
- ٥- **التبادل الحضاري والثقافي عبر التجارة البحرية:** بينت النتائج أن التجارة البحرية لم تكن مجرد وسيلة لنقل السلع، بل كانت جسراً للتواصل الحضاري، حيث نقل التجار العباسيون علومًا وفنونًا وأفكارًا إلى المناطق البعيدة، في حين عادوا بمنتجات وأفكار جديدة أسهمت في إثراء الثقافة الإسلامية وتعزيز النهضة العلمية في العالم الإسلامي.
- ٦- **التحديات التي واجهت التجارة البحرية العباسية:** أظهرت الدراسة أن التجارة البحرية العباسية تعرضت لتحديات عديدة، منها الاضطرابات السياسية والتهديدات الأمنية مثل القرصنة، بالإضافة إلى التغيرات المناخية التي أثرت على مسارات الملاحة، ومع ذلك، نجحت الدولة العباسية في التعامل مع هذه التحديات بفعالية من خلال سياسات مرنة وداعمة للنشاط البحري.
- ٧- **الإرث البحري العباسي وتأثيره على الحضارات الأخرى:** أثبتت الدراسة أن الابتكارات العباسية في مجال الملاحة البحرية وتقنيات بناء السفن كان لها تأثير عميق على الحضارات الأخرى، حيث استفادت منها الدول المجاورة ودمجت هذه التقنيات في ممارساتها البحرية، ما يعكس دور الدولة العباسية كمصدر للإلهام والإبداع في تاريخ الملاحة البحرية.

ثانياً: التوصيات:

١- تعزيز دراسة التاريخ الاقتصادي البحري الإسلامي: يُوصى بإجراء المزيد من الدراسات المتخصصة في تحليل دور التجارة البحرية في العالم الإسلامي، مع التركيز على جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، لتسليط الضوء على تأثيرها في صياغة ملامح الحضارة الإسلامية وتأثيرها على الاقتصاد العالمي في العصور الوسطى.

٢- إبراز دور الموانئ الإسلامية في المناهج الدراسية: يُنصح بإدراج الموانئ العباسية الكبرى، مثل البصرة وسيراف وعدن، ضمن المناهج التاريخية والجغرافية لتوعية الأجيال القادمة بأهميتها الاقتصادية والثقافية، وما قدمته من مساهمات في تعزيز التفاعل الحضاري بين الشعوب.

٣- تطوير دراسات مقارنة: يُوصى بإجراء دراسات مقارنة بين نظم التجارة البحرية في العصر العباسي ونظم التجارة البحرية في الحضارات الأخرى، مثل الحضارة الصينية والأوروبية في نفس الفترة، لفهم أوجه التشابه والاختلاف والاستفادة من التجارب التاريخية.

٤- الاستفادة من تقنيات الذكاء الاصطناعي لتحليل الوثائق التاريخية: يُنصح باستخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي لتحليل النصوص التاريخية المتعلقة بالتجارة البحرية العباسية، مثل السجلات التجارية والمخطوطات الجغرافية، لاستخلاص رؤى جديدة ومفصلة حول طبيعة النشاط التجاري البحري في تلك الحقبة.

٥- تعزيز البحث في تقنيات الملاحة الإسلامية: يُوصى بإجراء أبحاث متخصصة حول الأدوات الملاحية التي طورها العلماء المسلمون

في العصر العباسي، مثل الأسطرلاب والخرائط البحرية، مع دراسة كيفية تطورها وأثرها على الملاحة البحرية العالمية، مما يساعد على إبراز الإسهامات العلمية الإسلامية.

٦- **إحياء التراث البحري العباسي عبر المعارض والمتاحف:** يُنصح بإنشاء معارض دائمة ومتاحف متخصصة تسلط الضوء على التجارة البحرية العباسية، تعرض فيها نماذج للسفن والأدوات الملاحية والخرائط التي استخدمت آنذاك، لتعزيز الوعي بالإرث الحضاري الإسلامي في مجال الملاحة البحرية.

٧- **تشجيع التعاون الأكاديمي الدولي لدراسة تاريخ الملاحة الإسلامية:** يُوصى بتشجيع التعاون بين الجامعات والمؤسسات البحثية الدولية لإجراء دراسات متعددة التخصصات حول تاريخ التجارة البحرية في العصر العباسي، ما يضمن تبادل الأفكار والموارد والخبرات لإنتاج أبحاث أعمق وأكثر شمولية.

هوامش البحث :

(١) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي. ترجمة: السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ص ١٣٣.

(٢) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مطبعة المدني، القاهرة، ص ٧٧.

(3) Tibbetts, G.R. (1971). "Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese." Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, p.369.

(4) Wink, André. (1990). "Al-Hind: The Making of the Indo-Islamic World." Brill Academic Publishers, p.130.

(٥) القرني، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مجلة الآداب للدراسات اللغوية والأدبية، جامعة بغداد، المجلد ٥٥، العدد ١، الصفحات ٨٩-١١٠.

(٦) الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر (دون تاريخ). التبصّر بالتجارة. تحقيق: مؤسسة هنداوي، القاهرة، ص ١٦٩.

(٧) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. دار الكتب العلمية، بيروت، ص ٢٢١.

(٨) العزاوي، آلاء خالد إبراهيم (٢٠١٨). "التعليم في العصر العباسي الأول (١٣٢-٢٣٢ هـ / ٧٤٩-٨٤٧ م)". مجلة مركز جمعة الماجد للثقافة والتراث، العدد ٢٥، الصفحات ٧٥-١٠٢.

(9) Abu-Lughod, Janet L. (1989). "Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350." Oxford University Press, p.91.

(١٠) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ١٣٦.

(11) Hourani, George F. (1995). "Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times." Princeton University Press, p.139.

- (١٢) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. دار الجنان للنشر والتوزيع، عمان، ص ٢٩٩.
- (13) Agius, Dionisius A. (2008). "Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean." Brill Academic Publishers, p.98.
- (١٤) ابن الفقيه، أحمد بن محمد (دون تاريخ). مختصر كتاب البلدان. دار إحياء التراث العربي، بيروت، ص ١٣١.
- (١٥) عبد الرحمن، محمد ناصر (٢٠١٧). "دراسات التاريخ العباسي في العالم العربي". مجلة الدراسات التاريخية، جامعة القاهرة، المجلد ٥٠، العدد ٢، الصفحات ١٢٣-١٥٠.
- (١٦) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ١٣٩.
- (17) Power, Timothy. (2012). "The Red Sea from Byzantium to the Caliphate: AD 500-1000." The American University in Cairo Press, p.109.
- (18) Watson, Andrew M. (1983). "Agricultural Innovation in the Early Islamic World: The Diffusion of Crops and Farming Techniques, 700-1100." Cambridge University Press, p.369.
- (١٩) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ٧٩.
- (20) Goitein, S.D. (1967). "A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza." University of California Press, p.91.
- (٢١) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. مرجع سابق، ص ٣٠٢.
- (٢٢) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ١٤٥.
- (23) Whitehouse, David. (1970). "Islamic Trade with East Africa (8th to 15th Century)." The Journal of African History, Vol. 11, No. 3, pp. 393-405.

(٢٤) القرنى، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مرجع سابق، ص ٩٠.

(٢٥) الهاشمي، نعيمة عاطي عطية (٢٠١٩). "العصر العباسي الثاني من خلال كتابات المستشرقين في دائرة المعارف الإسلامية المترجمة (٢٣٢-٣٣٤هـ/٨٤٧-٩٤٦م): دراسة تاريخية مقارنة". مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، المجلد ٤١، العدد ٣، الصفحات ٢٠١-٢٣٠.

(٢٦) العزاوي، آلاء خالد إبراهيم (٢٠١٨). "التعليم في العصر العباسي الأول (١٣٢-٢٣٢ هـ / ٧٤٩-٨٤٧ م)". مرجع سابق، ص ٧٣.

(27)Smith, G.R. (1984). "The Commercial and Cultural Role of the Arabian Gulf from the Seventh to the Thirteenth Century." Journal of the Royal Asiatic Society, Vol. 116, No. 2, pp. 147-160.

(٢٨) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. مرجع سابق، ص ٢٢٣.

(29)Serjeant, R.B. (1963). "The Portuguese off the South Arabian Coast: Ḥaḍramī Chronicles." Clarendon Press, p.216.

(٣٠) ابن الفقيه، أحمد بن محمد (دون تاريخ). مختصر كتاب البلدان. مرجع سابق، ص ١٣٥.

(٣١) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ١٥٧.

(32)Chaudhuri, K.N. (1985). "Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750." Cambridge University Press, p.195.

(٣٣) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (دون تاريخ). معجم البلدان. دار صادر، بيروت، ص ٥٨.

(34)Levtzion, Nehemia; Hopkins, John F.P. (1981). "Corpus of Early Arabic Sources for West African History." Cambridge University Press, p.362.

(٣٥) الشمري، سعد بن ديجان بن ضبعان (٢٠٢٠). "الدولة العباسية في كتابات المستشرقين". مجلة بحوث كلية الآداب، جامعة المنوفية، العدد ١٢٠، الصفحات ٢٣٩٥-٢٤٣٦.

(٣٦) ابن حوقل، محمد بن حوقل (دون تاريخ). صورة الأرض. دار مكتبة الحياة، بيروت، ص ٣٦٩.

(37) Miller, J. Innes. (1969). "The Spice Trade of the Roman Empire: 29 B.C. to A.D. 641." Clarendon Press, p.168.

(٣٨) السمعاني، عبد الكريم بن محمد (دون تاريخ). الأنساب. دار الجنان، بيروت، ص ٣٩٩.

(39) Lombard, Maurice. (1975). "The Golden Age of Islam." American Elsevier Publishing Company, p.398.

(٤٠) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ١٦٢.

(41) Watson, Andrew M. (1983). "Agricultural Innovation in the Early Islamic World: The Diffusion of Crops and Farming Techniques, 700-1100." Ibid, p.63.

(٤٢) ابن خردادبة، عبيد الله بن عبد الله (دون تاريخ). المسالك والممالك. دار صادر، بيروت، ص ٨١.

(٤٣) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ٨١.

(44) Abu-Lughod, Janet L. (1989). "Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350." Ibid, p.169.

(٤٥) الطبري، محمد بن جرير (دون تاريخ). تاريخ الرسل والملوك. دار المعارف، القاهرة، ص ٢٣٨.

(٤٦) القرني، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مرجع سابق، ص ٩٢.

(47) Goitein, S.D. (1967). "A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza." Ibid, p.112.

(٤٨) الإدريسي، محمد بن محمد (دون تاريخ). نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. عالم الكتب، بيروت، ص ٣٢٨.

(٤٩) القرنی، حسین (٢٠٢٣). "القصدیة فی أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسی: دراسة تداولیة". مرجع سابق، ص٩٣.

(50) Agius, Dionisius A. (2008). "Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean." Ibid, p.244.

(٥١) الناصر، مازن (٢٠٢٠). "دور العلم والمناظرات فی العصر العباسی". مجلة جیل الدراسات الأدبیة والفكریة، مركز جیل البحث العلمی، العدد ٦٥، الصفحات ٦٠-٤٥.

(٥٢) حورانی، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحه فی المحيط الهندی، مرجع سابق، ص٢١٢.

(53) Levtzion, Nehemia; Hopkins, John F.P. (1981). "Corpus of Early Arabic Sources for West African History." Ibid, p.211.

(٥٤) البلاذری، أحمد بن یحیی (دون تاریخ). فتوح البلدان. دار الکتب العلمیة، بیروت، ص٩٠.

(55) Chaudhuri, K.N. (1985). "Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750." Ibid, p.301.

(٥٦) ابن الأثیر، عز الدین (دون تاریخ). الكامل فی التاریخ. مرجع سابق، ص٣١٢.

(٥٧) الفیتوری، دلال (٢٠١٨). "الحیة العلمیة فی العصر العباسی". مجلة کلیة الآداب، جامعة بنغازی، العدد ٤٣، الصفحات ٢٠-١.

(٥٨) حورانی، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحه فی المحيط الهندی، مرجع سابق، ص٢١٥.

(59) Lombard, Maurice. (1975). "The Golden Age of Islam." Ibid, p.134.

(٦٠) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحریة والتجاریة فی الخلیج العربی خلال العصور الإسلامیة. مرجع سابق، ص٣٠٥.

(٦١) القرنی، حسین (٢٠٢٣). "القصدیة فی أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسی: دراسة تداولیة". مرجع سابق، ص٩٥.

(62) Smith, G.R. (1984). "The Commercial and Cultural Role of the Arabian Gulf from the Seventh to the Thirteenth Century." Ibid, p.147.

(٦٣) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ٨٥.

(64) Hourani, George F. (1995). "Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times." Ibid, p.356.

(٦٥) سالم، السيد عبد العزيز؛ العبادي، أحمد مختار (دون تاريخ). البحرية الإسلامية في العصر العباسي. دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ص ٢٦٨.

(٦٦) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (دون تاريخ). معجم البلدان. مرجع سابق، ص ١٠٧.

(67) Tibbetts, G.R. (1971). "Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese." Ibid, p.328.

(٦٨) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٢٥٥.

(٦٩) الهمداني، الحسن بن أحمد (دون تاريخ). صفة جزيرة العرب. دار اليمامة، الرياض، ص ٣٦٦.

(٧٠) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. مرجع سابق، ص ٣٣٦.

(71) Wink, André. (1990). "Al-Hind: The Making of the Indo-Islamic World." Ibid, p.215.

(٧٢) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٢٢٦.

(٧٣) القلقشندي، أحمد بن علي (دون تاريخ). صبح الأعشى في صناعة الإنشا. دار الفكر، بيروت، ص ٩٠.

(74) Power, Timothy. (2012). "The Red Sea from Byzantium to the Caliphate: AD 500-1000." Ibid, p.92.

(٧٥) العزاوي، آلاء خالد إبراهيم (٢٠١٨). "التعليم في العصر العباسي الأول (١٣٢-٢٣٢ هـ / ٧٤٩-٨٤٧ م)". مرجع سابق، ص ٧٤.

(٧٦) المسعودي، علي بن الحسين (دون تاريخ). مروج الذهب ومعادن الجوهر. دار الأندلس، بيروت، ص ١٧٧.

(٧٧) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ٩٣.

(78) Miller, J. Innes. (1969). "The Spice Trade of the Roman Empire: 29 B.C. to A.D. 641." Ibid, p.377.

(٧٩) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٢٧٥.

(٨٠) ابن حوقل، محمد بن حوقل (دون تاريخ). صورة الأرض. مرجع سابق، ص ٣٨١.

(81) Whitehouse, David. (1970). "Islamic Trade with East Africa (8th to 15th Century)." Ibid, p.393.

(٨٢) ابن الفقيه، أحمد بن محمد (دون تاريخ). مختصر كتاب البلدان. مرجع سابق، ص ١٣٦.

(٨٣) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٢٦٢.

(84) Serjeant, R.B. (1963). "The Portuguese off the South Arabian Coast: Ḥaḍramī Chronicles." Ibid, p.273.

(85) Abu-Lughod, Janet L. (1989). "Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350." Ibid, p.347.

(86) Watson, Andrew M. (1983). "Agricultural Innovation in the Early Islamic World: The Diffusion of Crops and Farming Techniques, 700-1100." Ibid, p.173.

(٨٧) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ٩٠.

(٨٨) القرني، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مرجع سابق، ص ٩٦.

(89) Smith, G.R. (1984). "The Commercial and Cultural Role of the Arabian Gulf from the Seventh to the Thirteenth Century." Ibid, p.71.

(٩٠) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٢٨٥.

- (٩١) الشمري، سعد بن ديبجان بن ضبعان (٢٠٢٠). "الدولة العباسية في كتابات المستشرقين". مرجع سابق، الصفحات ٢٣٩٥-٢٤٣٦.
- (٩٢) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. مرجع سابق، ص ٣٠٨.
- (٩٣) القرني، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مرجع سابق، ص ٩٨.
- (94) Lombard, Maurice. (1975). "The Golden Age of Islam." Ibid, p.198.
- (٩٥) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٢٥٥.
- (96) Watson, Andrew M. (1983). "Agricultural Innovation in the Early Islamic World: The Diffusion of Crops and Farming Techniques, 700-1100." Ibid, p.139.
- (٩٧) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ٩٥.
- (٩٨) ابن حوقل، محمد بن حوقل (دون تاريخ). صورة الأرض. مرجع سابق، ص ٣٨٥.
- (٩٩) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. مرجع سابق، ص ٨٧.
- (١٠٠) العزاوي، آلاء خالد إبراهيم (٢٠١٨). "التعليم في العصر العباسي الأول (١٣٢-٢٣٢ هـ / ٧٤٩-٨٤٧ م)". مرجع سابق، ص ٧٦.
- (101) Agius, Dionisius A. (2008). "Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean." Ibid, p.59.
- (١٠٢) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. مرجع سابق، ص ٣٥٥.
- (103) Smith, G.R. (1984). "The Commercial and Cultural Role of the Arabian Gulf from the Seventh to the Thirteenth Century." Ibid, p.281.
- (١٠٤) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (دون تاريخ). معجم البلدان. مرجع سابق، ص ١٢١.

(١٠٥) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص٢٦٩.

(106)Goitein, S.D. (1967). "A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza." Ibid, p.257.

(107)Miller, J. Innes. (1969). "The Spice Trade of the Roman Empire: 29 B.C. to A.D. 641." Ibid, p.364.

(١٠٨) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. مرجع سابق، ص١٠٥.

(109)Chaudhuri, K.N. (1985). "Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750." Ibid, p.235.

(110)Power, Timothy. (2012). "The Red Sea from Byzantium to the Caliphate: AD 500-1000." Ibid, p.128.

(١١١) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص١٠١.

(112)Levtzion, Nehemia; Hopkins, John F.P. (1981). "Corpus of Early Arabic Sources for West African History." Ibid, p.46.

(١١٣) العزاوي، آلاء خالد إبراهيم (٢٠١٨). "التعليم في العصر العباسي الأول (١٣٢-٢٣٢ هـ / ٧٤٩-٨٤٧ م)". مرجع سابق، ص٧٨.

(١١٤) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص٢٩٩.

(115)Goitein, S.D. (1967). "A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza." Ibid, p.388.

(116)Whitehouse, David. (1970). "Islamic Trade with East Africa (8th to 15th Century)." Ibid, p.243.
Wink, André. (1990). "Al-Hind: The Making of the Indo-Islamic World." Ibid, p.329.

(١١٧) ابن الفقيه، أحمد بن محمد (دون تاريخ). مختصر كتاب البلدان. مرجع سابق، ص١٣٨.

- (١١٨) القرنى، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مرجع سابق، ص ١٠١.
- (119) Chaudhuri, K.N. (1985). "Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750." Ibid, p.327.
- (١٢٠) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. مرجع سابق، ص ٣٩٦.
- (١٢١) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٣١٠.
- (122) Hourani, George F. (1995). "Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times." Ibid, p.347.
- (123) Wink, André. (1990). "Al-Hind: The Making of the Indo-Islamic World." Ibid, p.221.
- (124) Smith, G.R. (1984). "The Commercial and Cultural Role of the Arabian Gulf from the Seventh to the Thirteenth Century." Ibid, p.375.
- (١٢٥) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ١٠٥.
- (١٢٦) الشمري، سعد بن ديجان بن ضبعان (٢٠٢٠). "الدولة العباسية في كتابات المستشرقين". مرجع سابق، الصفحات ٢٣٩٥-٢٤٣٦.
- (127) Hourani, George F. (1995). "Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times." Ibid, p.144.
- (١٢٨) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٣١٢.
- (129) Goitein, S.D. (1967). "A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza." Ibid, p.172.
- (١٣٠) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. مرجع سابق، ص ١١٧.
- (131) Lombard, Maurice. (1975). "The Golden Age of Islam." Ibid, p.135.

(١٣٢) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. مرجع سابق، ص ١٥٤.

(١٣٣) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٣١٦.

(134)Levtzion, Nehemia; Hopkins, John F.P. (1981). "Corpus of Early Arabic Sources for West African History." Ibid, p.75.

(١٣٥) ابن حوقل، محمد بن حوقل (دون تاريخ). صورة الأرض. مرجع سابق، ص ٣٨٦.

(١٣٦) القرني، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مرجع سابق، ص ١٠٣.

(137)Serjeant, R.B. (1963). "The Portuguese off the South Arabian Coast: Ḥaḍramī Chronicles." Ibid, p.190.

(١٣٨) العزاوي، آلاء خالد إبراهيم (٢٠١٨). "التعليم في العصر العباسي الأول (١٣٢-٢٣٢ هـ / ٧٤٩-٨٤٧ م)". مرجع سابق، ص ٨٠.

(١٣٩) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. مرجع سابق، ص ٢١٦.

(140)Smith, G.R. (1984). "The Commercial and Cultural Role of the Arabian Gulf from the Seventh to the Thirteenth Century." Ibid, p.375.

(١٤١) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ١٣١.

(142)Levtzion, Nehemia; Hopkins, John F.P. (1981). "Corpus of Early Arabic Sources for West African History." Ibid, p.344.

(١٤٣) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (دون تاريخ). معجم البلدان. مرجع سابق، ص ١٥٨.

(١٤٤) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٣١٨.

(145)Chaudhuri, K.N. (1985). "Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750." Ibid, p.174.

- (١٤٦) الشمري، سعد بن دبيجان بن ضبعان (٢٠٢٠). "الدولة العباسية في كتابات المستشرقين". مرجع سابق، الصفحات ٢٣٩٥-٢٤٣٦.
- (١٤٧) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. مرجع سابق، ص ٢٢٥.
- (148) Watson, Andrew M. (1983). "Agricultural Innovation in the Early Islamic World: The Diffusion of Crops and Farming Techniques, 700-1100." Ibid, p.280.
- (١٤٩) ابن الفقيه، أحمد بن محمد (دون تاريخ). مختصر كتاب البلدان. مرجع سابق، ص ١٣٩.
- (١٥٠) القرني، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مرجع سابق، ص ١٠٤.
- (١٥١) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. مرجع سابق، ص ١٨٩.
- (152) Lombard, Maurice. (1975). "The Golden Age of Islam." Ibid, p.317.
- (١٥٣) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٣٢٥.
- (154) Power, Timothy. (2012). "The Red Sea from Byzantium to the Caliphate: AD 500-1000." Ibid, p.66.
- (155) Chaudhuri, K.N. (1985). "Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750." Ibid, p.235.
- (١٥٦) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (دون تاريخ). معجم البلدان. مرجع سابق، ص ٢٠١.
- (157) Miller, J. Innes. (1969). "The Spice Trade of the Roman Empire: 29 B.C. to A.D. 641." Ibid, p.204.
- (١٥٨) الشمري، سعد بن دبيجان بن ضبعان (٢٠٢٠). "الدولة العباسية في كتابات المستشرقين". مرجع سابق، الصفحات ٢٣٩٥-٢٤٣٦.
- (١٥٩) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ١٤١.

(160)Goitein, S.D. (1967). "A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza." Ibid, p.388.

(161)Lombard, Maurice. (1975). "The Golden Age of Islam." Ibid, p.317.

(١٦٢) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص٣٧٤.

(163)Power, Timothy. (2012). "The Red Sea from Byzantium to the Caliphate: AD 500-1000." Ibid, p.361.

(١٦٤) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (دون تاريخ). معجم البلدان. مرجع سابق، ص٢١٩.

(165)Miller, J. Innes. (1969). "The Spice Trade of the Roman Empire: 29 B.C. to A.D. 641." Ibid, p.204.

(١٦٦) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. مرجع سابق، ص٢١٦.

(167)Smith, G.R. (1984). "The Commercial and Cultural Role of the Arabian Gulf from the Seventh to the Thirteenth Century." Ibid, p.281.

(١٦٨) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص٣٢٥.

(169)Agius, Dionisius A. (2008). "Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean." Ibid, p.59.

(170)Tibbetts, G.R. (1971). "Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese." Ibid, p.54.

(١٧١) القرني، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مرجع سابق، ص١٠٩.

(172)Wink, André. (1990). "Al-Hind: The Making of the Indo-Islamic World." Ibid, p.221.

(١٧٣) العزاوي، آلاء خالد إبراهيم (٢٠١٨). "التعليم في العصر العباسي الأول (١٣٢-٢٣٢ هـ / ٧٤٩-٨٤٧ م)". مرجع سابق، ص٨٢.

(١٧٤) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص١٥٠.

(175) Abu-Lughod, Janet L. (1989). "Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350." Ibid, p.347.

(176) Power, Timothy. (2012). "The Red Sea from Byzantium to the Caliphate: AD 500-1000." Ibid, p.361.

(177) Whitehouse, David. (1970). "Islamic Trade with East Africa (8th to 15th Century)." Ibid, p.47.

(١٧٨) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. مرجع سابق، ص ٢١٨.

(179) Tibbetts, G.R. (1971). "Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese." Ibid, p.103.

(180) Serjeant, R.B. (1963). "The Portuguese off the South Arabian Coast: Ḥaḍramī Chronicles." Ibid, p.118.

(١٨١) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. مرجع سابق، ص ١٣٩.

(١٨٢) ابن حوقل، محمد بن حوقل (دون تاريخ). صورة الأرض. مرجع سابق، ص ٣٨٩.

(١٨٣) القرني، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مرجع سابق، ص ١٠٢.

(184) Whitehouse, David. (1970). "Islamic Trade with East Africa (8th to 15th Century)." Ibid, p.299.

(١٨٥) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص ٣٣٥.

(186) Whitehouse, David. (1970). "Islamic Trade with East Africa (8th to 15th Century)." Ibid, p.299.

(187) Agius, Dionisius A. (2008). "Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean." Ibid, p.311.

(١٨٨) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (دون تاريخ). معجم البلدان. مرجع سابق، ص ٢٣٦.

(189) Goitein, S.D. (1967). "A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza." Ibid, p.257.

- (١٩٠) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مرجع سابق، ص ١٥٢.
- (١٩١) العزاوي، آلاء خالد إبراهيم (٢٠١٨). "التعليم في العصر العباسي الأول (١٣٢-٢٣٢ هـ / ٧٤٩-٨٤٧ م)". مرجع سابق، ص ١٠١.
- (١٩٢) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. مرجع سابق، ص ٣٠٣.
- (١٩٣) القرني، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مرجع سابق، ص ١٠٦.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر والمراجع العربية:

- (١) ابن الأثير، عز الدين (دون تاريخ). الكامل في التاريخ. دار الكتب العلمية، بيروت.
- (٢) ابن الفقيه، أحمد بن محمد (دون تاريخ). مختصر كتاب البلدان. دار إحياء التراث العربي، بيروت.
- (٣) ابن حوقل، محمد بن حوقل (دون تاريخ). صورة الأرض. دار مكتبة الحياة، بيروت.
- (٤) ابن خرداذبة، عبيد الله بن عبد الله (دون تاريخ). المسالك والممالك. دار صادر، بيروت.
- (٥) الإدريسي، محمد بن محمد (دون تاريخ). نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. عالم الكتب، بيروت.
- (٦) البلاذري، أحمد بن يحيى (دون تاريخ). فتوح البلدان. دار الكتب العلمية، بيروت.
- (٧) الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر (دون تاريخ). التبصّر بالتجارة. تحقيق: مؤسسة هنداوي، القاهرة.
- (٨) حوراني، جورج فاضلو (١٩٥١). العرب والملاحة في المحيط الهندي. ترجمة: السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- (٩) سالم، السيد عبد العزيز؛ العبادي، أحمد مختار (دون تاريخ). البحرية الإسلامية في العصر العباسي. دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- (١٠) السمعاني، عبد الكريم بن محمد (دون تاريخ). الأنساب. دار الجنان، بيروت.

(١١) الشمري، سعد بن دبيجان بن ضبعان (٢٠٢٠). "الدولة العباسية في كتابات المستشرقين". مجلة بحوث كلية الآداب، جامعة المنوفية، العدد ١٢٠، الصفحات ٢٣٩٥-٢٤٣٦.

(١٢) الطبري، محمد بن جرير (دون تاريخ). تاريخ الرسل والملوك. دار المعارف، القاهرة.

(١٣) عبد الرحمن، محمد ناصر (٢٠١٧). "دراسات التاريخ العباسي في العالم العربي". مجلة الدراسات التاريخية، جامعة القاهرة، المجلد ٥٠، العدد ٢، الصفحات ١٢٣-١٥٠.

(١٤) الغزوي، آلاء خالد إبراهيم (٢٠١٨). "التعليم في العصر العباسي الأول (١٣٢-٢٣٢ هـ / ٧٤٩-٨٤٧ م)". مجلة مركز جمعة الماجد للثقافة والتراث، العدد ٢٥، الصفحات ٧٥-١٠٢.

(١٥) عسكري، سليمان إبراهيم (١٩٧٢). التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي. مطبعة المدني، القاهرة.

(١٦) علو، عماد (٢٠١٧). القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الإسلامية. دار الجنان للنشر والتوزيع، عمان.

(١٧) الفيتوري، دلال (٢٠١٨). "الحياة العلمية في العصر العباسي". مجلة كلية الآداب، جامعة بنغازي، العدد ٤٣، الصفحات ١-٢٠.

(١٨) القرني، حسين (٢٠٢٣). "القصدية في أخبار خلفاء ووزراء العصر العباسي: دراسة تداولية". مجلة الآداب للدراسات اللغوية والأدبية، جامعة بغداد، المجلد ٥٥، العدد ١، الصفحات ٨٩-١١٠.

(١٩) القلقشندي، أحمد بن علي (دون تاريخ). صبح الأعشى في صناعة الإنشا. دار الفكر، بيروت.

(٢٠) المسعودي، علي بن الحسين (دون تاريخ). مروج الذهب ومعادن الجوهر. دار الأندلس، بيروت.

(٢١) الناصر، مازن (٢٠٢٠). "دور العلم والمناظرات في العصر العباسي". مجلة جيل الدراسات الأدبية والفكرية، مركز جيل البحث العلمي، العدد ٦٥، الصفحات ٤٥-٦٠.

(٢٢) الهاشمي، نعيمة عاطي عطية (٢٠١٩). "العصر العباسي الثاني من خلال كتابات المستشرقين في دائرة المعارف الإسلامية المترجمة (٢٣٢-٣٣٤هـ/٨٤٧-٩٤٦م): دراسة تاريخية مقارنة". مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، المجلد ٤١، العدد ٣، الصفحات ٢٠١-٢٣٠.

(٢٣) الهمداني، الحسن بن أحمد (دون تاريخ). صفة جزيرة العرب. دار اليمامة، الرياض.

(٢٤) ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (دون تاريخ). معجم البلدان. دار صادر، بيروت.

ثانياً: المصادر والمراجع الأجنبية:

- (1) Abu-Lughod, Janet L. (1989). "Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350." Oxford University Press.
- (2) Agius, Dionisius A. (2008). "Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean." Brill Academic Publishers.
- (3) Chaudhuri, K.N. (1985). "Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750." Cambridge University Press.
- (4) Goitein, S.D. (1967). "A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza." University of California Press.
- (5) Hourani, George F. (1995). "Arab Seafaring in the Indian Ocean

- in Ancient and Early Medieval Times." Princeton University Press.
- (6) Levtzion, Nehemia; Hopkins, John F.P. (1981). "Corpus of Early Arabic Sources for West African History." Cambridge University Press.
- (7) Lombard, Maurice. (1975). "The Golden Age of Islam." American Elsevier Publishing Company.
- (8) Miller, J. Innes. (1969). "The Spice Trade of the Roman Empire: 29 B.C. to A.D. 641." Clarendon Press.
- (9) Power, Timothy. (2012). "The Red Sea from Byzantium to the Caliphate: AD 500-1000." The American University in Cairo Press.
- (10) Serjeant, R.B. (1963). "The Portuguese off the South Arabian Coast: Ḥaḍramī Chronicles." Clarendon Press.
- (11) Smith, G.R. (1984). "The Commercial and Cultural Role of the Arabian Gulf from the Seventh to the Thirteenth Century." Journal of the Royal Asiatic Society, Vol. 116, No. 2, pp. 147-160.
- (12) Tibbetts, G.R. (1971). "Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese." Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland.
- (13) Watson, Andrew M. (1983). "Agricultural Innovation in the Early Islamic World: The Diffusion of Crops and Farming Techniques, 700-1100." Cambridge University Press.
- (14) Whitehouse, David. (1970). "Islamic Trade with East Africa (8th to 15th Century)." The Journal of African History, Vol. 11, No. 3, pp. 393-405.
- (15) Wink, André. (1990). "Al-Hind: The Making of the Indo-Islamic World." Brill Academic Publishers.